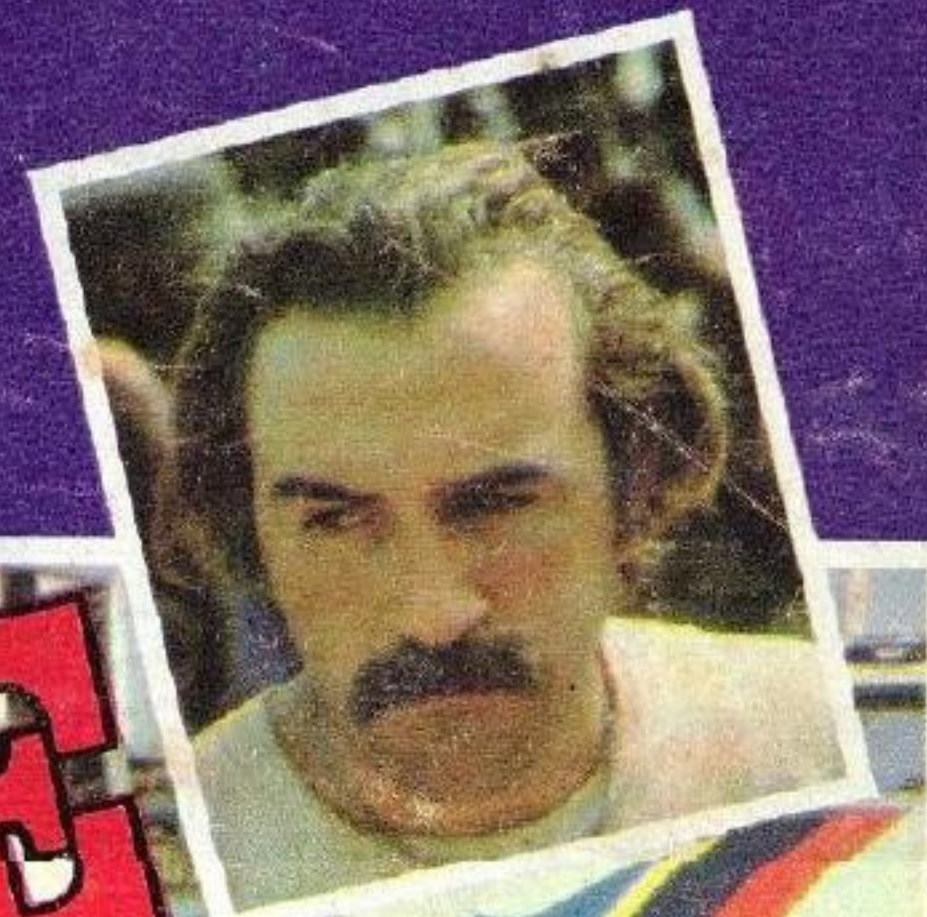


MAURO

CON FANGIO Jr. EN LOS EE.UU.
TURISMO EN RAFAELA: SHOW DEL K.O.
F.I.: SEPA COMO SE DEFINIRA EL MUNDIAL
TECNICA: DESARMAMOS LOS SIERRA DE T.C. 2000
A TODO COLOR: T.C. Y LAMINA DEL S.P. DE LARRAURI

CON RECALDE EN SAN REMO

LA PIEDRA... Y EL ESCANDALO
EL ACCIDENTE DEL ARGENTINO
Y LA DESCLASIFICACION DEL CAMPEON DE MARCAS



EL GOLPE



Nº 1059 del 22 al 28 de octubre de 1988 - Argentina - \$ 1,50 - Uruguay \$ 210 - Paraguay \$ 1,350

Rally Mundial

RECALDE-DEL BUONO Y UNA AGRIDULCE EXPERIENCIA EN SAN REMO...

FUE EL FESTIVAL DEL



Tras un comienzo en el que había ido "soltándose" paulatinamente, el binomio argentino vio derrumbarse en forma abrupta sus justificadas aspiraciones en la misma jornada inicial. Y en los días posteriores resultaron espectadores de una cerrada lucha que culminó poco menos que en desastre al "desataparse la olla" de un polémico "affaire" reglamentario que, justamente en suelo italiano, eliminó a los Peugeot y reubicó a Markku Alen (Lancia) en carrera por el título de pilotos. El asunto promete traer cola...

CLASIFICACION FINAL

28a. edición Rally de San Remo, Italia. 12 al 18 de octubre de 1986. 4 etapas. Recorrido total, 2.148,69 km. 41 primes.

Alen-Kivimaki, Lancia Delta S4, 5h31m35s; Cerrato-Centi, Lancia Delta S4, 5h32m53s; Biasion-Siviero, Lancia Delta S4, 5h33m17s; Wilson-Harris, Austin Rover Metro 6R4, 5h38m37s; Eriksson-Diekmann, VW Golf GTI 16V, 6h17m28s; Kreczek-Motl, Skoda 130 LR, 6h28m03s; Fiorio-Pirollo, Fiat Uno Turbo, 6h28m44s; Tchine-Thimonier, Opel Mania 400, 6h29m29s; Kvartzar-Janecek, Skoda 130 LR, 6h33m13s; Lupidi-Davanzo, Renault 5 GT Turbo, 6h36m16s.

CAMPEONATO DE PILOTOS

Kankkunen, 91 puntos; Alen, 89; Biasion, 59; Salonen, 43; Waldergard, 40; Saby, 38; Eriksson, 33; Thorp, 30.

CAMPEONATO DE MARCAS

Peugeot, 141 puntos (campeón); Lancia, 139; Volkswagen, 79; Audi, 29; Toyota, 20; Ford y Renault, 14; Subaru y Austin-Rover, 13; Citroën, 10.

Por Néstor Palmelli
 Ilustración: Anselmo P. Chiappe
 Fotos: Martin Holmes y N.P.

DESTAPE



Cerca de Volterra, viajando muy fuerte, Recalde se va levemente del camino y monta sobre las piedras adyacentes, golpeando contra un árbol, lo que le hace saltar la luneta y rompe la ventanilla trasera izquierda. Se acaban sus esperanzas... Arriba (flecha), las pruebas de la infamia: "polleritas" laterales (prohibidas desde el 20'5) en un Peugeot listo para San Remo... La F.I.S.A. (¿como "vendetta"?) da una cuenta de ellas, y Lancia (abajo) sacaría provecho. Sucesión de golpes...

LOS PRIMES DE RECALDE Y SUS RIVALES

PC	PISO	RAGNOTTI	ERIKSSON	RECALDE	DIFERENCIA AL GANADOR
1	Asfalto	9m09s	9m16s	9m53s	44s
2	Asfalto	8m40s	8m52s	9m19s	37s
3	Asfalto	11m21s	11m38	12m03s	42s
4	Asfalto	8m36s	8m53s	9m13s	37s
5	Tierra	8m46s	8m33s	8m38s	5s
6	Tierra	11m56s	11m52s	11m56s	4s

Grupo A hasta el fin del PC6 58m28s 59m04s 1h01m02s 2m34s

Recalde finalizó la 1ª etapa 23º en el GA y 35º en la clasificación general, por causa de su salida de ruta en el PC7.

Lamentablemente, la participación de Jorge Recalde y Jorge Del Buono en el 28º Rally de San Remo no resultó todo lo exitosa que se preveía.

Una prematura salida del camino le impidió al cordobés ser protagonista de la lucha por la victoria en el competitivo Grupo A, que el año próximo será la estrella del Mundial de Rally.

Ya en el reconocimiento de la ruta, algunos problemas de índole mecánica habían retrasado el trabajo previsto.

Luego, con un segundo muletto, Recalde y su navegante, Del Buono, pudieron completar en dos oportunidades previas el recorrido de la prueba. Pese a aquella contingencia, había optimismo en los argentinos para la carrera, teniendo en cuenta la confiabilidad del medio mecánico a disposición.

Las primeras pruebas especiales de la etapa inicial se encargaron de confirmar las previsiones. El Audi Coupé Quattro no podía sostener el ritmo de sus rivales de tracción simple, mientras se transitara sobre pavimento.

Allí se comprobó que tanto el francés Jean Ragnotti como el sueco Kenneth Eriksson sacan provecho de la mejor performance del Renault 11 Turbo y del nuevo Volkswagen Golf GTI 16 válvulas, respectivamente. La tabla de tiempos adjunta permite verificar que el binomio argentino perdía unos 40 segundos por prime en los primeros 4 tramos de asfalto. Luego nos comentaba Recalde: "Deberíamos haber perdido un poco menos en los dos primeros, ya que eran bastante rápidos, pero lo que sucedió fue que en esos primes anduvimos 'al tanteo' por un insólito problema que tuvimos con el intercomunicador, el que solucionamos posteriormente con el cambio de nuestros cascos".

Después del extenso enlace que llevó al Rally desde la región de Liguria hasta la de Toscana, se esperaba la recuperación del Audi Nº 21, ya que a partir de allí se iniciaba la batalla sobre la tierra, piso que tenían los primes venideros. En el quinto se lo vio a Recalde cinco segundos detrás de Eriksson, aunque ganándole a Ragnotti por seis. En el siguiente, nuevamente fue el pequeño y efectivo Volkswagen de Eriksson el ganador en el Grupo A, seguido a cuatro segundos por Recalde y Ragnotti, quienes empataban el registro en ese parcial. A este ritmo se podía suponer que el cordobés podría seguir limando diferencias en la pelea sin concesiones por el primado en la división.

Inesperadamente, el séptimo prime se encargó de derrumbar todas las expectativas. El Audi de Recalde se fue levemente del camino, en las cercanías de Volterra, con tal mala fortuna que quedó calzado en una piedra, y en el lugar no había nadie que lo ayudara a regresar a la ruta.

Debió esperar más de diez minutos para salir de tan incómoda posición, cuando finalmente se acercaron varios espectadores y lo auxiliaron. A los quince minutos allí perdidos se agregaron otros tres por el retardo ante el siguiente control horario. Pese a todo, y debido a la suspensión del octavo prime a causa de la mala ubicación del público, Recalde arribó a Tirrenia —punto final de la primera etapa— con la esperanza de poder recuperar lue-

go algo del tiempo perdido.

Sin embargo, una posterior revisión del auto permitió comprobar que, a raíz del impacto, la estructura que sostiene la suspensión delantera izquierda se había deformado. La imposibilidad de resolver este problema en el tiempo disponible obligó al abandono del dúo cordobés-marplatense.

Luego de la deserción, Jorge Recalde reflexionaba: "El accidente se debió pura y simplemente a las ventajas que uno otorga compitiendo esporádicamente y sin la necesaria cantidad de ensayos previos."

"Resulta que, gracias a la gentileza de la gente de Pirelli, yo disponía de los neumáticos italianos para la carrera. Claro, el muletto con el cual hicimos la ruta estaba equipado con otro neumático, y al no haber podido realizar pruebas previas con las Pirelli, el auto de carrera no estaba muy adecuado para este tipo de goma. El Audi se comportaba muy saltarín, lo que se podría haber resuelto con el uso de otro tipo de resortes y con otra combinación de presiones de inflado. Pero sucede que por una sola carrera no se pueden realizar este tipo de ensayos, que si son soportables en una serie de competencias."

"Fijate que mi auto no tenía diferencial autoblocante en el eje delantero, algo que hubiese mejorado bastante su performance, pero me decía Schmidl que otros pilotos que lo habían probado no habían manifestado mejora. Sin embargo, habiendo podido ensayarlo, te aseguro que hubiese mejorado bastante... No hay que olvidar que tanto Ragnotti como Eriksson son pilotos oficiales, que trabajan con todo el apoyo de Renault y Volkswagen respectivamente y que en forma permanente están probando. Nos comentaba Ragnotti que había recorrido la ruta unas ocho veces, algo que él considera indispensable para encarar con posibilidades una carrera como ésta. Tené en cuenta que Massimo Biaison es el décimo año que corre en San Remo y sin embargo estuvo casi un mes trabajando con el Lancia sobre la ruta..."

"Pese a todo, creo que se demostró que estábamos en condiciones de pelear la carrera. También es importante asumir esta realidad: si se pretenden resultados, no se pueden dar ventajas. Por eso es que estoy trabajando con el objetivo de definir una temporada coherente para el año próximo. Por primera vez quiero hacer un campeonato como corresponde. Haciendo una carrera por año, no se puede pretender nada."

Seguramente, después de San Remo, Recalde podrá tener un panorama más claro con respecto al '87. La mayoría de los equipos apenas está reaccionando ante las recientes decisiones de la FISA. Hay mucha incertidumbre acerca de cuál será el auto justo para el Campeonato '87. De todas maneras, Recalde dispone de un buen concepto y son varias las puertas abiertas.

DENUNCIAS, DESCLASIFICACIONES Y APELACIONES

Seguramente la 28ª edición del Rally de San Remo no pasará a la histo-

ria como una más. Es que además de la esperada lucha Lancia-Peugeot, la carrera tuvo una serie de ingredientes, si se quiere extradeportivos, que dieron pie para el comentario y que seguramente darán que hablar en los próximos días.

Tanto Lancia como Peugeot habían ido a San Remo tratando de apoyar a sus pilotos en el Campeonato de Conductores, aún por definir. Asimismo, la circunstancia hacía también que San Remo fuera clave para la clarificación del importante certamen italiano de Rally, que casualmente está disputado entre un piloto de Peugeot y uno de Lancia. Por esa razón, el equipo francés alineó cuatro autos: **Kankkunen, Salonen, Saby** y el local **Zanussi**. Por su parte, Lancia puso en ruta a **Alen, Biasion** y **Cerrato**, este último hombre del Jolly Club y rival de Zanussi en el torneo peninsular.

De movida se vio que Alen salía a jugar todas sus cartas, pero un prematuro problema con un neumático tras un impacto con la roca le hizo perder un largo minuto al finlandés. Aprovechando el pavimento, los autos franceses se fueron adelante, encabezados por el sorprendente Zanussi. En tanto, Biasion y Cerrato no se quedaban atrás demostrando que si los nórdicos son imbatibles en su terreno, los italianos no le van en zaga cuando se compile en casa...

En la segunda etapa, Alen prosiguió con su estrategia, arrastrando con casi todos los primes hasta arribar al número 20, es el cual había logrado llegar a un sólido segundo de la punta, y otro problema con el caucho volvió a relegarlo casi dos minutos. A todo esto se producía el abandono de Salonen (PC 13) tras una fuera de camino que lo dejó en posibilidades de continuar. Mientras se daban roturas de cubiertas retrasaban a Zanussi y Cerrato, la carrera se planteaba entre Kankkunen y Biasion.

Fue así que se arribó al polémico prime 22. Una falla en el sistema de control de tiempos hizo que las autoridades resolvieran anular esa prueba justamente cuando Biasion había logrado pasar a la punta al tiempo que Saby perdía 10 minutos en una salida del camino, y Zanussi casi 2 minutos con otro neumático. La apelación de Lancia no se hizo esperar, obligando a que las autoridades reconstruyeran los tiempos sobre la base de los controles horarios. Terminada la segunda etapa, el equipo Peugeot hizo valer sus derechos y presentó un reclamo formal ante esta decisión. A todo esto se disputaba la tercera etapa, y al final sobrevendría el escándalo...

Deportivamente, Biasion lograba consolidar 11 segundos de ventaja sobre Kankkunen, demostrando su efectividad en la serranía toscana.

Al llegar al epílogo de la etapa, los Comisarios Técnicos decidieron hacer una revisión de los autos, encontrando casualmente fuera de reglamento a los Peugeot. Concretamente, se cuestionaron los apéndices aerodinámicos laterales de los coches franceses, que a juicio de las autoridades funcionaban como polleritas creando una suerte de efecto suelo. La inmediata desclasificación de los tres Peugeot y la apelación de la escudería francesa, no se hicieron esperar.

Incluso Jean Todt hizo precintar los autos por un notario, solicitando a la FISA una verificación exhaustiva de

los coches, en túnel de viento si es necesario.

Todt daba las explicaciones de su enojo: "Esto es increíble, los autos están en reglamento. Incluso, hace un par de carreras tuvimos una verificación en la cual estaba el ingeniero Cadringer de la FISA y todo resultó normal. Esto ahora no lo entiendo".

A título indicativo recordemos que en los próximos días se conocerá el desenlace legal del pleito en el cual Peugeot demandó a la FISA por violar el reglamento al velar el Grupo B para el '87, luego del accidente de Tolvonen. Muchos aseguran que lo de San Remo tiene algo que ver con la rebeldía mostrada por el equipo conducido por Todt...

Volviendo a la carrera, con la última etapa por delante -sobre asfalto y de noche-, el team de Cesare Fiorio se dio el lujo de hacer juego de equipo ante la eliminación de los Peugeot. A Biasion se le ordenó quedar tercero, dejando ganar a Alen y segundo a Cerrato.

De ese modo, el finlandés se ponía a dos puntos de Kankkunen en el Mundial, y Cerrato sacaba 10 puntos de ventaja sobre Zanussi en el italiano. Biasion acató la orden para decepción de la parcialidad local que desde 1979 no ve ganar a un italiano en San Remo. Alen agradeció el gesto de Biasion, retornando así al triunfo luego de bastante tiempo: "Para el mundial creo estar en mejor forma que Kankkunen, ya que en el RAC soy más rápido que él". Por su parte Fiorio trató de compensar la decepción de Biasion: "Para todos, creo que el Rally terminó con la tercera etapa. Allí estaban todos y Biasion estaba al frente. Ahora el equipo apoyará las chances de Alen, enviando dos autos al RAC, y si es necesario iremos al Olympus en USA".

Con respecto al Grupo A, digamos que la lucha se planteó entre Ragnotti y Eriksson, terciando Recalde mientras estuvo en carrera. El francés pudo mantenerse al lope hasta la prueba 13ª, en la cual Eriksson le arrebató el liderazgo merced a un ritmo arrasador sobre la tierra. Sólo 5 primes, a partir de allí, duró el Renault en carrera, ya que problemas de embrague y luego de motor obligaron a su abandono. De ahí en más, Eriksson se dedicó a regular el tren de marcha, teniendo como rival más próximo al Fiat Uno Turbo de Alessandro Fiorio -hijo de Cesare y piloto del Jolly Club-, quien hizo una muy buena carrera. Sobre el final, éste estaba sexto en la general y decidió dejar pasar al Skoda de Krecek para no adjudicarse los puntos que lo catalogan como "Prioridad B", ya que son sus intenciones hacer la próxima temporada en Grupo N y esa clase está vetada para los pilotos prioritarios. En tanto, con el triunfo en el Grupo y el quinto puesto en la general, el sueco Kenneth Eriksson se aseguró matemáticamente el título de Grupo A, una satisfacción más que merecida para él y para el team Volkswagen.

REMITOS

Soto-Ernesto Soto, el último ganador del TC 200, estuvo en San Remo, decidido a competir el año próximo en Grupo N al máximo nivel del Rally Mundial. Hizo algunos contactos pero, al igual que Recalde, deberá esperar

CONFIRMADO

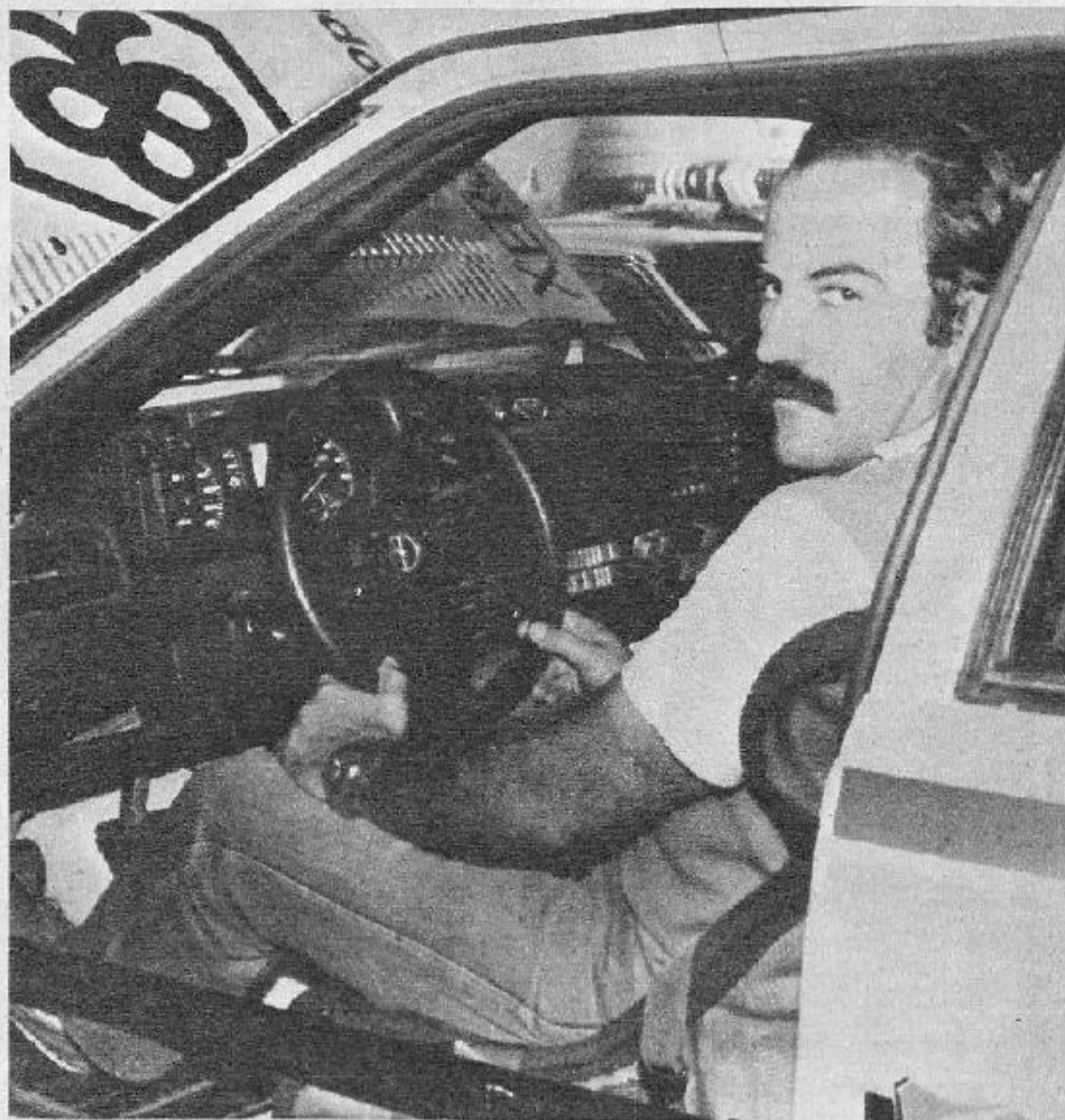
ROSSO NO COMPETIRA EN IMOLA

Tal como habíamos adelantado la semana pasada, Víctor Rosso se encargó de confirmar su no participación en la competencia de Imola que adjudicará el título Europeo de la F-3. Nos decía Rosso: "es una lástima porque desde comienzos de año esperaba esta carrera. Al arregar con Schübel para la temporada, habíamos convenido que además del Campeonato Alemán, mi patrocinio cubría la participación en Imola. Tanto es así que hasta habíamos programado tests previos... Pero luego de las pruebas que hice con el equipo Volkswagen con vistas a Macao, Schübel me pidió un suplemento económico para cubrir la carrera italiana. A todo esto, se sumó la decisión de la FISA, de prohibir ensayos durante la semana previa, razón por la cual hay que clasificar directamente, el sábado, sin conocer el circuito ni las gomas a utilizar. Esto beneficia a quienes ya han probado y a los italianos que conocen muy bien el trazado.

Con respecto a Imola, digamos que el ambiente para la carrera no es de lo mejor. No estarán ni el Campeón inglés ni el Campeón alemán. Los dos únicos representantes de la F-3 inglesa serán Maurizio Sala y Martin Donnelly. Realmente el título no tendrá la significación esperada, y al respecto hay gente que se está moviendo para relanzar la categoría en el ámbito internacional. Incluso podemos adelantar que los argentinos -más precisamente, los latinoamericanos- no están ajenos al tema. La semana próxima podremos brindar más detalles al respecto, pero la cosa se orienta a permitir la inclusión de las distintas categorías que utilizarán en 1987 el reglamento de F-3.

Volviendo a Rosso, digamos que el marcosjuarense tiene previsto realizar otros tests en Zolder con el Rally de Schaffer, con vistas a la prueba de Macao, mientras la semana próxima espera la conferencia de prensa en la cual Volkswagen anunciará su equipo para el '87...

N.P.



unos días para definir posibilidades. En primera instancia, aguarda la respuesta del Jolly Club para un tercer Lancia HF FWD de Grupo A. En grupo N, la incertidumbre de los equipos es mayor que en Grupo A, ya que la limitación reglamentaria incrementa las dudas con respecto a los distintos autos homologados y a homologar.

SIERRA - El ingeniero Rafael Sierra estuvo también en San Remo como veedor de la FISA para la tradicional prueba europea. Al mismo tiempo, el hombre del Automóvil Club Argentino observó detalles para mejorar aún más la organización del Rally de Argentina. Sierra está pensando en la prueba de circuito que seguramente nuestro rally deberá incorporar en

1988, y que el año próximo comenzará a disputarse en cinco rallies europeos.

SUPERAUTOS - A raíz de la eliminación de los autos de Grupo B del Mundial, aparecieron muchos en San Remo. Tanto Darío Cerrato como Andrea Zanussi, quienes disputan el certamen italiano de rally, dispusieron de sendos Lancia Delta S4 y Peugeot 205 Turbo 16 E2 oficiales.

Como dato digamos que los autos franceses disponían de 540 HP en los primes de asfalto de este rally...

VATANEN - Tal como habíamos adelantado, Ari Vatanen hizo las veces de piloto del auto que, antes que los coches de carrera, abría la ruta en San Remo. Lo hizo a bordo de un Peu-

A.R.S. FANGIO Jr. Y OTRO PODIO

En la novena prueba del Campeonato de American Racing Series, y en su séptima participación en el certamen, Juan Manuel Fangio II logró otra descolante actuación sobre un auto del equipo Pro-Motion Racing.

La competencia, disputada en el óvalo de Phoenix en los EE.UU. de América, tuvo trece participantes. Las pruebas de clasificación ordenaron de la siguiente manera el "starting grid": Geoff Andretti, Fabrizio Barbazza, Mike Gross, Juan Manuel Fangio, Davy Jones y Jim Busby en los primeros seis lugares. El último de los mencionados es coquiper de Fangio e hijo del conocido piloto americano del mismo nombre, que compete habitualmente en IMSA. De acuerdo con el sistema de puntuación del torneo, existe la posibilidad de que Barbazza se consagrara Campeón con sólo obtener la pole position, pero esto no fue posible y se debió esperar al fin de la prueba para ello.

En la partida, Barbazza le ganó el pique a Andretti (quien tuvo un problema con un spoiler delantero), quien fue superado también por Busby, Fangio y Gross, quienes de esta manera conformaron dos pelotones de dos autos cada uno, que comenzaron a alejarse paulatinamente del resto. Sin embargo, en la tercera vuelta, al tratar de pasar Busby a Sammy Swindell, se le enganchó una rueda delantera con la trasera de éste, y el auto de Busby voló espectacularmente más de dos metros, aterrizando de punta, golpeándose contra el paredón externo y prendiéndose fuego. La carrera fue detenida, mientras se despejaba la pista. De acuerdo con el parte médico emitido inmediatamente, Busby sufrió fractura de pelvis.

Largada nuevamente la competencia, con Barbazza en primer lugar y Fangio en el segundo, éstos mantuvieron las posiciones hasta la finalización, destacándose el consistente andar del argentino quien, pese a correr en una pista de este tipo—óvalo de alta velocidad—, logró circular en todo momento muy cerca del puntero, que se impuso por una mínima diferencia al cabo de

las 75 vueltas previstas.

Durante casi toda la prueba, Fangio fue tenazmente perseguido por Billy Boat (quien hasta la carrera anterior estaba sexto en el certamen de ARS) y por Geoff Andretti, que había aprovechado la detención general, para reparar su spoiler.

Derek Daly, ex piloto de la Fórmula Uno y ahora periodista en EE.UU., comentó sobre Fangio Jr.: "Si Fangio puede contar para la próxima temporada con un mayor apoyo financiero, es un serio candidato al título. Yo lo he visto en otras carreras, donde se compite con autos iguales, como los Mazda RX-7, y aseguro que puede correr contra cualquiera. Es un muy buen piloto". Para Barbazza, éste fue el cuarto triunfo en el año, y con los 123 puntos logrados hasta el momento—pese a que falta una competencia en Tamiami Park, el 2 de noviembre— se consagró Campeón. La clasificación de la prueba de Phoenix fue la siguiente: 1° Barbazza, 2° Fangio, 3° Billy Boat, 4° Geoff Andretti, 5° Davy Jones.

Informe: Héctor Cademartori
(Desde los EE.UU.)

GIACOMELLI SE RECUPERA

El italiano Bruno Giacomelli, protagonista de un espectacular accidente el pasado fin de semana en Zeltweg, se recupera satisfactoriamente en el Hospital Universitario de Graz. El accidente ocurrió mientras Giacomelli clasificaba con su Lancia de Endurance en la última fecha del Campeonato Interserie. Un neumático se desbandó mientras el bresciano viajaba a más de 300 km/h antes de abordar la curva "Bosch". El auto pegó contra el guardrail, y se elevó dando varias vueltas y tomando fuego. Por suerte, la célula de supervivencia funcionó a la perfección, y la pronta intervención de los auxiliares de pista contribuyó a que el hecho no terminara en tragedia. Giacomelli fue transportado al hospital, presentando contusiones y ligeras quemaduras en las extremidades, además de un principio de conmoción cerebral. Se cree que el fin de semana próximo podrá dejar el nosocomio para retornar a Italia.

La carrera significó el título para "John Winter", mientras que Walter Brun ganó la primera serie y escoltó a Paolo Barilla en la segunda, adjudicándose el subcampeonato. Winter, cuyo nombre real es Luis Krages, tripuló un Porsche del team Joest.

Fórmula Uno

LA VERDAD SOBRE EL G.P. DE ARGENTINA: QUIZAS EN 1988...

¿El Gran Premio de la República Argentina volverá al calendario internacional... en 1988?

En 1988, quizá, pero seguramente no en 1987, para cuando en cambio, la Argentina podría prever el eventual retorno de los Mil Kilómetros de Buenos Aires por el Campeonato Mundial de Sport Prototipo, en marzo.

Resulta que nunca estuvo seriamente previsto insertar en el calendario 1987 una carrera de F-1 en Argentina, por lo cual son al menos curiosas todas las consideraciones lanzadas en estos últimos días con respecto a la voluntad o capacidad de los dirigentes argentinos. El calendario definitivo de la F-1 '87 aún no fue difundido oficialmente, y por ello es prematuro comentar. Sin embargo, hace rato que estamos seguros de que la Argentina no tendrá F-1, simplemente porque el Autódromo de Buenos Aires no está en condiciones de satisfacer los "standards" previstos, en lo referente a la pista, instalaciones y servicios. Y a fin de tener estas condiciones, se precisa dinero y tiempo para los arreglos necesarios, algo que no existe en este momento.

Es inexacto, por esto, decir que no se hará un Grand Prix en Argentina en 1987 porque los dirigentes argentinos no son eficientes y no se interesan. Y no creo que sea posible acusarlos, aunque algunas experiencias personales me han mostrado ciertos aspectos bastante desconcertantes de mentalidad, y concesiones que los no argentinos no siempre pueden comprender. Quizás a causa de la estructuración del A.C.A., o del aislamiento, de los pocos contactos con la realidad internacional...

Es imposible tener de Balestre o Ecclestone la confirmación o desmentida de afirmaciones que les han sido atribuidas, puesto que estos dos personajes están de vacaciones en alguna parte del Océano Pacífico, mientras esperan para dirigirse a Australia. Ahí veremos... sin embargo hay sospechas de que efectivamente alguno pueda haber acusado a los dirigentes argentinos, pero con la intención de obtener de ellos concesiones que éstos no están dispuestos a dar. Es una circunstancia factible, si se tiene en cuenta que las carreras de F-1 se ven siempre como un negocio, y es normal que cada parte trate de obtener el máximo beneficio. Es evidente que, por parte de la FOCA, tener un GP de Argentina para "juntarlo" con el de Brasil, sería conveniente a fin de poder dividir los grandes costos de transporte. La FOCA tiene entonces interés en hacer una carrera en Buenos Aires, pero también pretende, lógicamente, las mayores ganancias materiales... Como hipótesis, dadas estas premisas, se puede suponer que hubo—de parte argentina—resistencia a solicitudes de dinero muy elevadas, y que por esto los personajes involucrados en las tratativas no hayan quedado muy complacidos con la contraparte. Pero son sólo hipótesis y que de todos modos corresponden a negociaciones en curso para volver a tener el GP argentino desde 1988, no 1987.

Franco Lini
(Desde Europa)



A la izquierda, Jorge Recalde al volante del Audi Coupé Quattro con que desarrollaba un "crescendo" en la disputa por el liderazgo del Grupo A, en la etapa inicial de la prueba. Su relativamente pronta desaparición de la carrera dejaría el camino expedito a la disputa entre el Renault 11 Turbo de Ragnotti y el Volkswagen Golf GTI 16 válvulas de Eriksson (arriba). Finalmente prevalecería éste, coronándose Campeón de la división. Aunque tan merecido como esperado logro haya sido eclipsado por el brutal golpe de escena entre los "monstruos" del Grupo B...

geot 205 Turbo 16 oficial que pasaba cinco minutos antes del puntero, verificando las condiciones de la ruta. Inaugurando esta modalidad, al finlandés se lo vio totalmente recuperado y aprovechando este entrenamiento de privilegiado. Se confirmó también su participación en el próximo Rally Paris-Dakar, a bordo de uno de los dos autos del equipo Peugeot, mientras que el otro estará a cargo del francés Bruno Saby. Vatanen comenzará a probar el auto desarrollado por la casa francesa.

AUDI VUELVE— Oficialmente, Audi anunció su retorno al Campeonato Mundial de Rally en 1987. En principio presentarán dos Coupés Quattro en Montecarlo para Walter Röhrl y

Hannu Mikkola. Luego, prevén participar en el Safari, Acropolis y en los Mil Lagos. Seguramente los resultados determinarán la extensión definitiva de su programa en la temporada venidera. En tanto, Röhrl tendrá a su cargo los tests con vistas al desarrollo de la versión rally del Audi 200 Quattro Turbo.

LISTA NEGRA— La especie circuló en la sala de prensa de San Remo. Aparentemente, la FISA estaría confeccionando una lista de autos que, pese a estar homologados en Grupo A, no podrán participar en el Mundial de 1987 por tratarse de vehículos con excesiva potencia. La insólita lista incluiría al Ford Sierra Cosworth y al BMW 635 CSI, entre otros. La FISA

utilizaría el argumento de los 300 HP de potencia establecidos como "techo" en la reunión de París.

PEUGEOT— Aunque Jean Todt no realizó declaraciones al respecto, se supo que Peugeot Talbot Sport orientaría su programa deportivo futuro hacia las pistas. Parece que el desarrollo del nuevo Peugeot 405 se habría frenado al anularse la posibilidad de creación del Grupo S, y a la fábrica no le interesaría trabajarlo para el Grupo A. Un proyecto de pista lo habíamos adelantado hace un tiempo: se trata de un Grupo C para competir en el torneo Mundial de Endurance. El otro plan considerado es la construcción de un motor aspirado para la Fórmula Uno.

Indy Cars

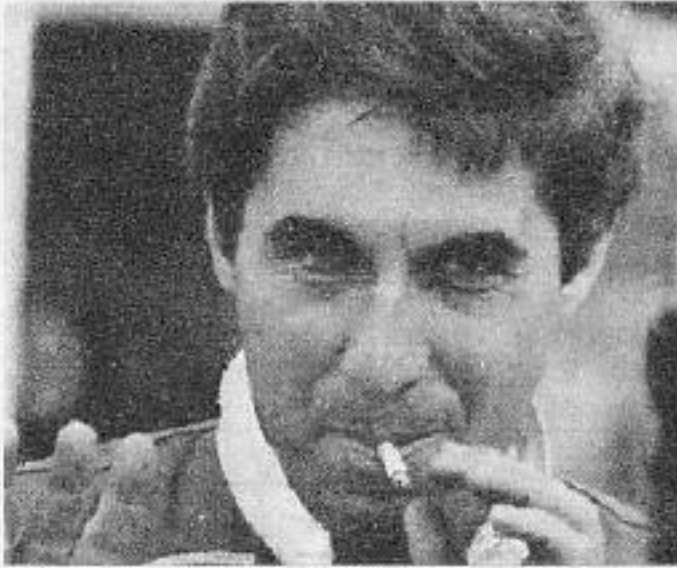
EL CAMPEONATO, POR DECIDIR

Un vez más, y tal como sucediera en las últimas temporadas del C.A.R.T., el torneo de Indy Cars llega a sus instancias finales sin dar a conocer el nombre del Campeón. En efecto, y pese a que era muy probable que los 200 Millas de Phoenix consagraran a Bobby Rahal como el nuevo titular, la prueba realizada en Arizona tan sólo agregó mayor expectativa, ya que fue Michael Andretti el ganador, quien de esta forma es el único que puede disputarle el cetro a Rahal.

Las primeras posiciones de partida estaban ordenadas de la siguiente manera: Rahal, Rick Mears (quien corrió con el Penske PC15 impulsado con motor Chevrolet, y no con el habitual Cosworth DFX), Danny Sullivan, Michael Andretti, Mario Andretti, Kevin Cogan, Emerson Fittipaldi y Roberto Guerrero. Una vez largada la prueba, el piloto más veterano de la especialidad, el famoso Anthony J. Foyt, realizó un trompo debido a que compitió con resortes traseros muy duros, sin haberlos experimentado (lo cual sucedió porque su fin de semana fue lamentable, signado por la desgracia ya que su auto titular se le prendió fuego en los ensayos, y luego el muelle rompió el motor). En el trompo, que terminó contra el muro de contención, se involucró también el holandés Jan Lammers. La carrera se neutralizó y, posteriormente, cuando se cambió la luz amarilla por la verde, el orden en la pista era: Rahal, Michael Andretti y Sullivan. A las pocas vueltas, Andretti postergó a Rahal y se mantuvo puntero hasta el final. La clasificación resultó: Andretti Jr., Sullivan, Rahal, Mario Andretti y Fittipaldi. Pese a la cantidad de "sorpassos", debida a la escasa longitud de la pista (tan sólo 1609 metros), la competencia fue sumamente "prolija", más allá del prematuro accidente de Foyt. El Campeonato, faltando una competencia—en Tamiami— muestra a Rahal puntero con 174 puntos, seguido por Michael Andretti con 171, Sullivan (147), Mario Andretti (134) y Al Unser Jr. (117).

Informe: Héctor Cademartori
(Desde los EE.UU.)

BREARD, BONOMO Y FINESCHI LOS MAS RAPIDOS



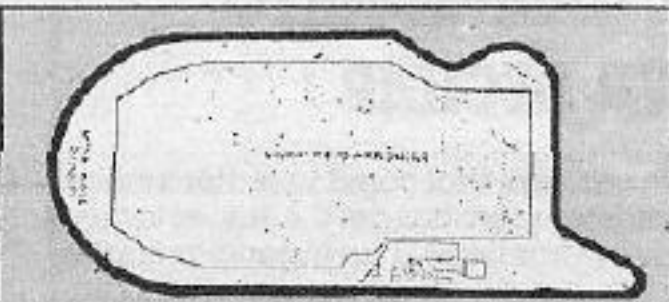
Eugenio Breard



Omar Bonomo



Oscar Fineschi



FICHA GENERAL

Denominación de la Prueba: "Long Automotores y Banco Hipotecario Nacional". 10ª prueba por los Campeonatos Argentino de Turismo Clases 2 y 3, y 7ª por la Copa Sierra.

Fecha: 19 de octubre de 1986.

Lugar: Autódromo de Rafaela. Circuito N° 2 "Ingeniero Juan R. Bascolo".

Ubicación: 5 kilómetros al norte del centro de la ciudad.

Autoridades: Director de la Prueba, Eduardo Miassi, Adjunto, Roberto Roggero; Colegio de Comisarios Deportivos, Ricardo Meza (Pte.) y Luis Trinaghi (por ONA), Elvio Riso, (por Federación Regional N° 4); Comisario Técnico, Daniel Afione.

Condiciones Climáticas: Nuboso. Húmedo. 18°C.

Participantes: Clase 2, en pista, 40, largaron 30, clasificaron 20. Clase 3, en pista, 17; largaron 17, clasificaron 15. Clase Sierra, en pista, 15; largaron 15, clasificaron 10. **Público:** 3.500 personas.

Difusión: ATC para todo el país en directo; en diferido, fragmentos por "Campeones" (Canal 2). Radios en directo: Rivadavia ("Carburando"), El Mundo ("Campeones"), Splendid ("Autorradiosport"), LT 10 Radio Universidad, Santa Fe ("Velocísimo") y emisoras regionales. Fragmentos en diferido: Excelsior ("Ruedas").

Infraestructura del escenario: Muy buena. Cada vez mejor. Esta vez los sanitarios de boxestenianduchas con agua caliente...

Organización: Muy buena.

Espectáculo: Bueno en las tres clases.

Fueron tres carreras típicas de Rafaela, la legendaria "Perla del Oeste" santafesino. Con alternativas, vibración y "sorpasos" múltiples, tanto en la punta como en los demás lugares. El medio oval del circuito "Juan R. Bascolo" contribuye a esto. Hay que tener un auto muy rápido —como el de Breard, por ejemplo, en la clase 3— o hay que buscar un tándem que se adecue justo a forma y talento conductivos para irse o recuperar juntos. Fineschi-Del Campo responden al primer caso, y Serravalle-Percaz al segundo. Pero lo cierto es que quedarse solo en "Raphy" es virtualmente letal.

Los tres ganadores, Breard, Bonomo y Fineschi, elaboraron sus triunfos sobre la base de autos rápidos, confiables y bien llevados. "Chippy", prácticamente hizo solo la punta de la carrera, a favor de un motor que le reparó Rafael Balestrini y que devolvió al Alfa el rendimiento que quizá sólo tuvo en el inicio del año, para ser llevado a una victoria que pudo complicarse si Romero y Valenti lograba formar de entrada el mismo tándem que hicieron sólo al final, cuando se juntaron por casualidad al pasarse el fuego en un frenaje.

En la "dos", a Bonomo se le quedaban los papeles cuando Ottaviani, con un Regatta que va a dar que hablar, tomó decididamente la punta y lo superaba en el fondo de la recta con una diferencia de velocidad que hacía pensar que el ahora puntero del campeonato, levantaba el pie del acelerador... Pero no era así. Un amortiguador no funcionaba bien, y Bonomo se cuidaba en la zambullida al peraltado curvón norte. Cuando todo ser convertía en esperanza de primera victoria para Ottaviani, un cable de bujía escapó de su alojamiento y el 85 debió ir a boxes.

Baldinelli era espectador privilegiado con casco en mano y volviendo a de pie, masticando la bronca de ver cómo Bonomo se hacía de la punta del torneo y él no podía defenderla siquiera. Bessone —que había pastoreado junto con "Baldi"— mostraba la

recuperación técnica de un auto de primer nivel como el Alfa Romeo Sprint Velocce 1.5, al cual el cordobés Luis Cosma puso sus sabias manitas y logró un rendimiento igual o mejor aún que el que tenía cuando vino con la preparación itálica.

En la Sierra, Fineschi y Del Campo le regalaron a Souza Martínez un fin de semana inolvidable. Se quedaron con todo. Con el "uno-dos" en clasificación, igual posición en la carrera y también el record de vuelta. Al final, parecía que el "Negro" tenía unos kilos de más... Se lo merecen los tres y también el equipo Del Sur Competición, por la seriedad que han puesto en el trabajo sobre los autos. Fueron de los pocos —teniendo en cuenta todas las clases— que equilibraron los autos para ir mejor en el mixto que en lo rápido, y no se equivocaron.

ALFAJORCITOS RAFAELINOS

LLAMADO DE ATENCION. —Es el que le hizo el comisario deportivo, Ricardo Mesa, (a) "Zorba", el sábado, después de la primera sesión clasificatoria, cuando este le pegó teo a Daniel Valdez en la entrada del mixto. El informe del veedor de esa zona coincidía con la queja de Valdez. El piloto de origen griego aceptó su error y pidió disculpas.

MARIO SERRAVALLE. —Corrió su última carrera con el Súper Europa, en Rafaela. Ahora la unidad está en venta, y el de Vicuña Mackenna irá a la próxima con el nuevo Gacel de preparación de Luis Cosma.

"SOLO QUEREMOS QUE NOS DEN UNA MANO" —...de Renault. "Tenemos un taller y un equipo que han probado ser efectivos. Un buen respaldo publicitario como para hacer bien una temporada entera el año próximo. Las condiciones están dadas; si tenemos apoyo, haríamos Renault 18 para el '87'. De Eugenio Breard el sábado en Rafaela, después de haber hecho la "pole"...

¿QUIEN DIJO QUE NO SE PODIO... sancionar a muchos pilotos en una misma largada? ¿Se acuerdan del



DEL OESTE

1 Omar Bonomo mientras era perseguido por Offaviani en los primeros tramos de la carrera. Luego, el Fiat Regalia debió entrar a los boxes, perdiendo toda su chance de ganar por primera vez, algo que, igualmente, no tardará en acontecer.

2 Los dos Alfa Romeo de Breard y Maggi en las últimas instancias de la carrera. Ambos pilotos finalizaron con comodidad el torneo de la clase tres.

3 Los Ford Sierra Ghia S de Fineschi, Del Campo y Penfecoeste (Nº 26), encarando la recta de boxes en Rataela. Los dos primeros, pese a integrar un equipo, lucharon a brazo partido.





4 papelón de la carrera del CAP en Buenos Aires? Después de largos meses de investigación, recién se produjo el veredicto, y hubo cuatro multados.

En Rafaela, **Miasei, Mesa y Triñaghi** fueron más expeditivos y realistas. Le aplicaron 30 segundos de recargo a 10 pilotos que se adelantaron en la largada de la clase 2, y a 3 de la

Sierra. Y vamos a nombrar a los sancionados para que quede como antecedente: **Rodolfo Nizzo, Tomás Harpe, Horacio Paolucci, Juan Okulovich, Marcelo Muscio, Héctor Fosatti, Norberto Martínez Parra, Alberto Ferreyra, Humberto Krujovshy, Enrique Santacaterina, Carlos Marinovich, Gustavo Rivero y Ricardo Iglesias.**

Izquierda: **Ricardo Iglesias y Gastón Clement** protagonizaron uno de los duelos más interesantes en la Fórmula Sierra. En ese orden, se los ve circulando por los mixtos. Centro arriba: **Carlos Romero y Horacio Valenti** fueron, a la postre, los mejores Renault 18 GTX E.L. clasificados. Aquel luchó con **Jorge Maggi** hasta que se pasó en un frenaje. Finalizaron tercero y cuarto respectivamente. Arriba derecha: Otro concursidísimo podio. Además de "El Suizo", **Bonomo y Bessone** -identificables porque portan sus respectivas troieos- se aprecian colados y periodistas. Momento problemático para **Christian Lange**, quien perdió la rueda delantera derecha (flecha) en los mixtos. Se fue con freno, parrilla, amortiguador, caliper...

LOS DESARROLLOS

CLASE TRES: Breard en punta desde el inicio. Romero se intercala entre él y Maggi. Valenti no larga bien y queda cuarto, seguido por Gianni y Delgado.

Vuelta 4: Maggi pasa a Romero quedando a 2s de Breard, quien está cómodo como puntero. Druetta se coloca quinto, superando a Delgado y Gianni. Este comienza a sufrir con la temperatura del motor. En el giro N° 5 Romero queda segundo, mientras Valenti trata de alcanzar a Maggi.

Vuelta 9: Romero y Maggi quedan apareados y luego el Alta Romeo adelanta por eseuigro al de Ushuaia hasta que éste lo supera en la entrada al mixto.

Vuelta 13: Romero le cae a Maggi en la entrada al mixto y se pasa en la frenada de entrada al mixto. Maggi es segundo y cuando Romero vuelve a la pista, se junta con Valenti, quedando a 5s/10 del puntero Breard, aunque acercándosele.

Vuelta 15: Breard disminuye su ritmo y espera a Maggi. Romero y Valenti se colocan a 3s/10.

Vuelta 17: Los Alta llegan casi juntos, así como los Renault, aunque éstos a 3s de Breard.

CLASE DOS: Bonomo pica en punta seguido por Bessone, Ottaviani, Baldinelli, "El Suizo", Heguy, Percaz y Serravalle.

Vuelta 4: Bessone erra un cambio -la tercera marcha- en la entrada a los mixtos y Baldinelli lo embiste, yéndose ambos afuera de pista. Este queda detenido con su distribuidor roto y aquel retorna en el 8vo lugar. Dos vueltas antes Ottaviani lo había pasado. Este se coloca a 1s de Bonomo. A Bessone lo pasan Serravalle, Miguel Bongioanni -que avanzó del noveno al cuarto puesto-, Percaz, Heguy y "El Suizo".

Vuelta 7: Ottaviani logra superar a Bonomo al final de la recta y queda primero, aunque el VW Gacel no se aleja.

Vuelta 8: Crucial para Bonomo y Ottaviani. Este queda en 3 cilindros y aquel sufre con un amortiguador que no retorna. Sus tiempos son muy malos.

Vuelta 9: Bonomo retorna la punta, girando en 1m18s. Bessone captura el segundo lugar postergando a "El Suizo" y Ottaviani, quien entrará a boxes en el giro siguiente, donde le colocan el cable de bujía en su lugar. Vuelve a la pista 16°.

Vuelta 15: Bonomo "cruceara" en la vanguardia mientras Bessone, que casi sobre el final se tocó con "El Suizo", es segundo y su rival tercero. Serravalle se rehace y supera a Heguy y Percaz. Ottaviani llega 11°, aunque clasificará 9°.

FORMULA SIERRA: Fineschi y Del Campo se escapan en punta seguidos por Marinovich y Patti. En la entrada al mixto, este último le pega a aquél, posiblemente por ser tocado a su vez desde atrás, y ambos quedan fuera de carrera. Siguen Pentecoste, Clement, Albertengo y Cunqueiro.

Vuelta 9: Del Campo se había acercado a Fineschi y accede al primer lugar, aunque su compañero lo sigue muy cerca. Pentecoste es tercero a más de 3s, mientras Iglesias -de gran escalada- y Gastón Clement se alían en el cuarto puesto, dejando a sus espaldas a Cunqueiro, Moyetta, Rivero y Alonso. Un giro después, Fineschi volvería a la punta y, en el giro 11°, otra vez Del Campo lo superaría.

Vuelta 14: Fineschi recupera definitivamente el liderazgo y Del Campo lo sigue sin despegarse. Pentecoste está a más de 6s, mientras Iglesias y Clement se le acercan.

Vuelta 17: Fineschi se impone dominando el último intento de Del Campo al teparle todos los agujeros. Pentecoste se despegar de Clement e Iglesias, quienes llegan muy juntos, aunque Gastón será cómodo 4° por el recargo que llene computado Iglesias por haberse adelantado en la largada, lo cual hace que sea superado en el compute por Cunqueiro.

POSIBILIDAD PRONTA A CONCRETARSE:

"TITO" BESSONE VUELVE AL TC 2000

En efecto, **Ernesto C. Bessone (h)**, está a punto de retornar al TC 2000. ¿Con qué marca?... ¡Epa!... no se apresure y lea lo que nos comentó alguien allegado a ambas partes.

Según parece, de acuerdo con las cláusulas del contrato establecido entre **Rene Zanatta** y **Carlos Akel** en relación con el TC 2000 el piloto tataelino tendría que haber abonado al preparador lo estipulado para el Premio Coronación, antes de la competencia de Pigué, aspecto que no habría sido cumplido. Ahora bien, paralelamente, importantes directivos de Ford quieren que Ernesto Bessone represente en 1987 a la marca, y ante esta circunstancia legal de Zanatta, se habría encontrado el argumento para que aquel ocupe su lugar ya en las competencias de Rio Cuarto y en el Premio Coronación de este año. René, por su parte, ahora si tendría el dinero para abonar su participación en esta última competencia, pero... el plazo venía en Pigué, y aparentemente ya es tarde.

No obstante, cabría otra posibilidad menos compleja, si es que la C.D.A. confirma la suspensión a **Alfredo Pisanelli** por el incidente con Zanin en Pigué. En todo caso, las conversaciones entre Bessone (h), y Akel estarían muy adelantadas, y también el "visto bueno" de Ford.

CAUSAS DE RETRASOS Y ABANDONOS

Clase Dos:

Baldinelli: Se rompió el distribuidor en el toque con Bessone.

Ottaviani: Cable de bujía.

Serravalle: El motor no rendía como el del viernes.

Bonomo: A mitad de carrera se trabó un amortiguador delantero y después volvió a la normalidad.

Clase 3:

Gianni: Temperatura de agua.

Valenti: Se levantó la varilla de aceite y tiraba el lubricante.

Delgado-Lusting: Se tocaron entre ellos.

Ciaglia: Se trabó una pastilla de freno y bloqueaba adelante. Hizo dos trompos y corrió con caja standard.

Clase Sierra:

Sgroppo: Se trabó la caja en 3ra.

Lange: Se despió al romperse la rueda delantera derecha.

Patti-Marinovich: El primero lo tocó a "Sandy" en la entrada del mixto en la primera vuelta y ambos debieron abandonar.

Karting

GÜELI EN CHACABUCO

El el Kartódromo "Enrique Grossi", de la ciudad de Chacabuco (Bs. As.), se corrió la tercera fecha por el **Campeonato Argentino de Karting de Fórmula Internacional**, en jornada complementada por las categorías Promocional 125 Junior y Senior. Esta competencia fue organizada por el **Auto Moto Club Chacabuco** y fiscalizada por la **Federación Argentina de Karting**. En la final, disputada a 35 vueltas, el triunfo fue para el local **Dario Güeli**, que completó el total de vueltas en 19m56s50/100, a quien le siguieron **Gustavo Conte**, **Carlos Panagópulo**, **Gustavo Romagnoli**, **Claudio Manozzo** y **Carlos Cagnolo**. El Campeonato quedó de la siguiente manera: **Manozzo**, 78 puntos; **Cagnolo**, 61; **Güeli**, 56.

Walter Barbella se llevó el primer puesto en la Promocional 125 cm3 Junior, mientras que en la división Senior, el ganador fue **Juan Carlos Verna**. Estas últimas categorías compilieron por el **Campeonato Metropolitano**.

Revista CORSA N° 1059. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 624, Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corssa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. Material Periodístico: Aida Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Ete, Ica Press, Noticias Argentinas,

Rizzo. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1590, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Boca 4410, Florida, poia. de Buenos Aires. Octubre de 1986. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-84-80	Franqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión N° 7.970

EJEMPLARES ATRASADOS: Su precio de venta al público será igual al de la última edición que esté en circulación. Si el proveedor habitual no pudiera conseguir ejemplares atrasados, dirigirse personalmente o por correo a Benito Pérez Galdós 54, Código Postal 1155, Buenos Aires.



EL GRAN PREMIO DE TC

Simultáneamente con el Rally Gran Premio del A.C.A. habrá de disputarse el Gran Premio de Turismo Carretera, y resulta llamativo que tanto la C.D.A. como la A.C.T.C. no hayan tenido en cuenta esta circunstancia, estableciendo aquélla el 4, 5 y 6 de diciembre, y esta el 4, 6 y 7 del mismo mes para la realización de las competencias más importantes de ambas categorías.

Y mientras en el Automóvil Club Argentino aún no han establecido cuál será el trayecto del Rally Gran Premio (se correrá en Entre Ríos), en la Asociación Corredores Turismo Carretera, tras el recorrido que hiciera la semana anterior una delegación encabezada por su presidente, Juan Carlos Deambrosi, quedó establecido el itinerario del Gran Premio de TC que, como es sabido, se correrá en La Pampa, sobre tres etapas y de acuerdo con este detalle: la primera se largará desde Santa Rosa y tras recorrer 16 kilómetros se entrará en un circuito de 185 kilómetros, que se recorrerá en tres oportunidades, con paso por Macachín y Alalíva Roca, y llegada a Santa Rosa, cubriendo 571 kilómetros.

El viernes 5 será día de descanso, y al siguiente se largará el segundo tramo desde Santa Rosa, pasando por Alalíva Roca, Bernasconi, Gral. San Martín, Macachín (donde se neutralizará 20 minutos), Lonquimay, Catriñó y Gral. Pico, tras recorrer 459 kilómetros.

La tercera y última etapa se correrá sobre un circuito de 167 kilómetros, partiendo desde Gral. Pico y pasando por Ojeda, Embajador Marín, Trenel y retornando a Gral. Pico. Ese recorrido se cumplirá en tres oportunidades y totaliza 501 kilómetros, que sumados a los de la primera y segunda etapas, arroja un total de 1.531 kilómetros.

CORSA en el Uruguay

RALLY EN COLONIA

Este último fin de semana, en el departamento de Colonia, se disputó la quinta y última fecha por el Campeonato Uruguayo de Rally, sobre un total de 9 primes entre el sábado y el domingo pasados. La victoria en el Grupo A correspondió a Luis Etchegoyhen, en tanto el primer lugar de la categoría Turismo fue para Fernando Cammarotta. Ambos pilotos se hicieron acreedores de esta forma, al título de Campeón en sus respectivas categorías.

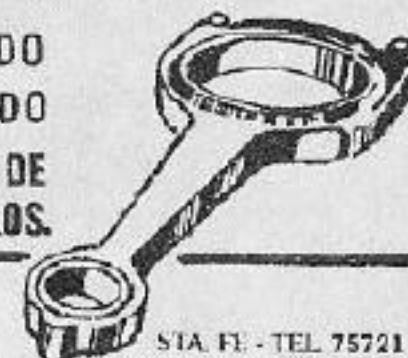
El principal interés de la carrera estaba centrado en el Grupo A, ya que tanto Domingo De Villa como Gustavo Trelles, Enrique Mantero y Luis Etchegoyhen, contaban con sobradas aspiraciones al título. El primero de ellos debió resignarse en el cuarto prime por la rotura de un semieje, en tanto Trelles, faltando un solo prime y cuando se disponía a saborear el triunfo (y el título), rompió el cigüeñal, por lo que debió desertar. Etchegoyhen heredó la punta, seguido por Mantero y Baridón. La categoría Turismo no tuvo mayores alternativas ya que Cammarotta se llevó el triunfo de punta a punta, mientras que el segundo lugar fue para Darío Jortín.

CLASIFICACION GENERAL: Etchegoyhen-Borrillo, Ford Escort GA, 2h20m02s; Mantero-Molina, Fiat S.E. GA, 2h20m57s; Baridón-Di Bella, Ford Escort GA, 2h25m40s; Cammarotta-Sartori, Ford Escort TN, 2h27m06s; Jortín-Micoll, Ford Escort TN 2h28m30s; Alonso-Alonso, Fiat 125 TN, 2h33m43s.

Para avisos: H.B. Producciones. Tel. 86-7134

bielas de competición

COMPITIENDO
CON LAS MEJORES DEL MUNDO
AHORA CON LA INCORPORACION DE
TORNILLOS, CARRILLOS.



OSVALDO ERCOLI

Av. CENTENARIO 856. VILLA CONSTITUCION.

STA. FE - TEL 75721

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS
CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS
POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

Tecno
hidraulica

DIAG. 76 N° 1585

(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES, Bs. As. Tel. 752-2644

SOMOS
FABRICANTES



JAUJAS • DEFENSAS



AUTOS ARENEROS
PARA TODO TERRENO

VERVI-ESCAP

Avda. SAN MARTIN 1974 (cp. 1824). LANUS OESTE. TEL. 240-3264

EQUIPOS ESPECIALES
POTENCIADOS
KITS ARMADOS
O SEMIARMADOS

GARRADOR DEL 1er. PREMIO
DE FIERROS CALIENTES
DE LA EXPOSICION DE LANUS
Dulces calas a medida de todo equipm.
Por mayor y menor - consúltenos

José Masciotra

José P. Varela 6015. Cap.
642-5584

- AUTOPARTES DE COMPETICION
- BALANCINES - VARILLAS
- PERNOS - EJES DE BALANCIN
- BOTADORES PLANOS
- ENGRANAJES CORRECTORES

PROVA CASCOS



ESPECIALES PARA
COMPETICION

MODELO
ESPECIAL

ALVAREZ THOMAS 250. CAP.
(1427). TEL. 553-4071

Feltrin

BALANCEO ELECTRONICO
ESPECIALIDAD
COMPETICION.

CONGRESO 9016
Loma Hermosa

(a 200 mts. Ruta 8 Km. 20.500)

FRENOS - EMBRAGUES - CARDANES

BALANCEO ELECTRONICO
DE AUTOPIEZAS
E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS
DANIEL
Prov. UNIDAS 4618
TEL. 651-9936
SAN JUSTO

FABRICA DE RUEDAS DEPORTIVAS DE ALEACION LIVIANA

APOLO
RUEDAS

T. Manzione Hnos.



RUTA 8 - Km. 22.600 N° 10.594.
PABLO PODESTA (cp. 1657) 3 de FEBRERO TEL: 769-1453
Envíos al interior

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO

POLARIZADO

DE CRISTALES PARA
AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE
TEL 782-9966



Nueva dirección:
LIBERTADOR 6602

CUBIERTAS WALTRAC

BF Goodrich

PATONAS PARA
TODAS LAS MEDIDAS
JEEPS - PICKS-UP

TEL

541-2694
70-6387



APRENDA Y TRIUNFE

ELIJA UN CURSO:

- 1 ELECTRICIDAD
- 2 CARBURACION
- 3 MOTORES
- 4 MOTOS
- 5 MOTORES de CARRERA

CURSOS UNICOS POR CURRER

IMA
C.C. 40-SUC. CASEROS (B
1078 - CASEROS - BS. AS

CALZADOS CARCER

PIEDAZO CASILLA DE CORREO N° 40
(1684) EL PALOMAR

PROVA

- ☆ Cascos
- ☆ Butacas
- ☆ Buzos

• BOTAS

Antiflama
Visores



Dias. Asoc. Pistas, Clubs e instituciones

Fabrica y distribuye **PROVA**

A/THOMAS 250 (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

SIMPSON

ANTIFLAMA
NOMEX III U.S.A.

- BUZOS
- GUANTES
- ROPA INTERIOR
- CAPUCHAS

Bmé. Mitre 1339 Cap.

Tel: 49-2681 -
ENVIOS AL INTERIOR



Faltaba poco para que Bessone se equivocara y errara un cambijo. Mientras mandaba en el pelotón seguido por Baldinelli, "El Suizo", Serravalle, Percaz y Heguy.

HABLAN LOS PROTAGONISTAS

Eugenio Breard: "El auto respondió a las mil maravillas. No había juego de equipo determinado previamente. Creo que mi auto viajaba un poco más que el de Maggi con el trabajo que hizo Balestrini en Buenos Aires".

Jorge Maggi: "Fue una buena carrera para nosotros. Otra vez el equipo hizo el uno-dos y eso es lo que importa. Mi auto no era tan rápido como el de 'Chippy', pero con lo que tenía alcanzaba para dominar a los Renault viajando solos".

Carlos Romero: "Estoy conforme. El R-18 iba bien y rápido pero no estaba para pelear solo en este circuito con los Alfa. Lástima que se quedó Valenti en la largada y no pudimos tirar juntos: ésa era la única manera de poder pelearle a ellos".

Omar Bonomo: "¡Qué lástima que se quedó Baldinelli y paró Ottaviani! ¡Creo que hubiese sido un carrerón con ellos! El Gacel anduvo muy bien. La leva nueva que hizo Balestrini y el trabajo de Daniel Mustafá en la suspensión lograron equilibrar el conjunto del auto para un circuito complicado como es el de Rafaela. Iba bien en todos lados".

Ernesto Bessone: "La culpa del toque con Baldinelli es mía. Yo erre la telerca en la curva del mixto a la izquierda y Alberto venía tan cerca que nada podía hacer para esquivarme. Fue una lástima porque perdió su chance de defender el campeonato, y yo la posibilidad de correrlo a Bonomo. Después de eso, el guardabarros delantero quedó un poco abollado y rozaba la rueda en la chapa".

Raúl Ottaviani: "No me atrevo a vaticinar qué hubiera pasado en un final mano a mano con Bonomo, pero lo cierto es que cuando tomé la punta lo pude pasar con bastante diferencia en el final de la recta de boxes".

Gerardo Del Campo: "Oscar me ganó bien, y yo me equivoqué porque no interpreté -o no vi- en la pizarra cuántas vueltas faltaban. Por eso entré a la vuelta 15 con tanta diferencia atrás de 'Fino'; si yo hubiera sabido que faltaban 2 vueltas, lo hubiera encimado más para pasarlo. Cuando vi la señalización de última vuelta ya era tarde para reaccionar".

Oscar Pentecoste: "El auto estaba para llegar hasta allí. Iba muy bien en lo rápido y en aceleración, pero no copiaba en el mixto. A los chicos de Quilmes no había con qué charlar hoy. Estoy conforme con mi carrera, pero más con las buenas carreras que hizo hoy la categoría".

Alfredo Allamirano: "Lo que ocurrió con el sabotaje de mi motor en la madrugada del sábado es un hecho realmente policial. No entiendo nada. Es una cosa que no entra en mi mente. Cuando desarmamos y vi la arena y la basura no lo podía creer".

CLASIFICACIONES

Club Atlético de Rafaela - Premio "Long Automotores y Banco Hipotecario Nacional" - Circuito N° 2 "Juan R. Bascólo" de 3.050 metros. 17 vueltas. Recorrido total: 51.850 km. 19/10/86.

CLASE DOS PRUEBAS DE CLASIFICACION

Bonomo, 1m15s47/100 (Promedio 145,488 km/h); Bessone, 1m16s16; Baldinelli, 1m16s16; Heguy, 1m16s34; Ottaviani, 1m16s35; Percaz, 1m16s40; "El Suizo", 1m16s66; Serravalle, 1m16s76; Bongioanni, 1m16s99; Joseph, 1m17s30; Harpe, 1m17s37; Ojeda, 1m17s45; Paolucci, 1m17s45; Guiral, 1m17s47; Ansaldo, 1m17s51; Rosetta, 1m17s59; Santacaterina, 1m18s05; Caballero, 1m18s11; Allamirano, 1m18s16; Okulovich, 1m18s18; Cuervo, 1m18s26; Blandini, 1m18s27; Fierros, 1m18s28; Manzur, 1m18s35; Ferreyra, 1m18s36; Krujosky, 1m18s73; Muscio, 1m18s85; Martínez Parra, 1m18s90; Nizzo, 1m19s17; Fossati, 1m19s41; Di Paolo, 1m19s59; Cagna, 1m19s85; Tschopp, 1m19s91; Lienes, 1m20s12; Trejo, 1m20s28; Abruzzese, 1m20s59; Guerri, 1m21s22; Pernia, 1m21s74; Martino, 1m21s94; Vico, 1m22s54.

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	7	Omar Bonomo	Volkswagen Gacel GS	21m59s19/100	17
2°	1	Ernesto Bessone	A.Romeo SV 1500	22m09s87/100	17
3°	31	"El Suizo"	A.Romeo Aliasud	22m10s41/100	17
4°	5	Mario Serravalle	Fiat 128 CLI	22m12s73/100	17
5°	80	Juan P. Heguy	Fiat 128 CLI	22m12s88/100	17
6°	79	Néstor Percaz	Fiat 128 CLI	22m18s93/100	17
7°	4	Jorge Guiral	Fiat 128 CLI	22m24s86/100	17
8°	110	Jorge Rouselle	Fiat SE 1.5	22m33s35/100	17
9°	93	Raúl Ottaviani	Fiat Regatta 85	22m34s12/100	17
10°	100	Alfredo Allamirano	Volkswagen Gacel GS	22m44s06/100	17
11°	14	Hugo Fierros	Fiat 128 CLI	22m55s49/100	17
12°	32	Tomás Harpe	Fiat 128 CLI	22m56s15/100	17
13°	61	Raúl Di Paolo	Fiat SE 1.5	22m59s27/100	17
14°	81	Juan Okulovich	Fiat 128 CLI	23m03s63/100	17
15°	86	Enrique Santacaterina	Fiat SE 1.5	23m07s97/100	17
16°	57	Norberto Martínez Parra	Fiat SE 1.5	23m28s42/100	17
17°	42	Humberto Krujosky	Fiat 128 CLI	23m33s28/100	17
18°	56	Norberto Caballero	Fiat 128 CLI	22m00s30/100	17
19°	94	Miguel Bongioanni	Fiat 128 CLI	15m50s10/100	15
20°	111	Hugo Cuervo	Fiat 128 CLI	15m54s24/100	12

No clasificaron: Manzur (9v); Nizzo (8v); Joseph (7v); Fossati y Ojeda (6v); Baldinelli y Ansaldo (4v). No registraron paso: Paolucci, Ferreyra y Muscio.

Promedio del ganador: 141.496 km/h.

Record de vuelta: Ottaviani en la 16ª en 1m16s64/100 a 143,267 km/h.

Fueron recargados con 30s por adelantarse en la largada: Paolucci, Harpe, Nizzo, Okulovich, Muscio, Fossati, Caballero, Ferreyra, Krujosky, Santacaterina.

CLASE TRES PRUEBAS DE CLASIFICACION

Record, 1m14s15/100 (Prom. 148,078 km/h); Maggi, 1m14s21; Valenti, 1m15s22; Romero, 1m15s40; Lustig, 1m15s68; Gianni, 1m16s72; Drueta, 1m16s96; Delgado, 1m16s18; Abda, 1m16s33; Catalán, 1m17s02; Rodríguez, 1m17s42; Koskinicis, 1m17s46; Valdez, 1m17s67; Ciaglia, 1m17s92; Valdivieso, 1m19s51; Ramponi, 1m20s59; Abusti, 1m21s24.

Pos.	Nro.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1°	7	Eugenio Breard	Alfa Romeo GTV 2000	21m32s56/100	17
2°	22	Jorge Maggi	Alfa Romeo GTV 2000	21m32s78/100	17

3°	30	Carlos Romero	Renault 18	21m35s21/100	17
4°	4	Horacio Valenti	Renault 18	21m35s47/100	17
5°	32	Luis Drueta	Renault 18	22m04s82/100	17
6°	6	Mario Koskinicis	Renault 18	22m13s39/100	17
7°	29	Daniel Rodríguez	Renault 18	22m13s97/100	17
8°	34	Jorge Delgado	Renault 18	22m15s44/100	17
9°	41	Daniel Valdez	Renault 18	22m17s04/100	17
10°	17	Fernando Abda	Renault 18	22m26s01/100	17
11°	43	Antonio Ramponi	Renault 18	22m49s02/100	17
12°	8	Roberto Lustig	Renault 18	21m41s53/100	16
13°	40	Rolby Valdivieso	Renault 18	22m16s18/100	16
14°	9	Pablo Ciaglia	Renault 18	22m54s04/100	16
15°	39	José Catalán Magni	Renault 18	21m38s49/100	14

No clasificaron: Gianni (6v); Abusti (3v).

Promedio del ganador: 144.411 km/h.

Record de vuelta: Romero en la 16ª en 1m15s03/100 a 146,341 km/h.

FORMULA SIERRA

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Del Campo, 1m13s66/100 (Prom. 149,063 km/h); Fineschi, 1m13s85; Marinovich, 1m13s90; Patti, 1m13s99; Pentecoste, 1m14s08; Clemente, 1m14s31; Albertengo, 1m14s66; Sgroppo, 1m14s73; Rivero, 1m14s90; Cunqueiro, 1m15s00; Moyeta, 1m15s06; Ayerza, 1m15s28; Iglesias, 1m15s33; Alonso, 1m15s73; Lange, 1m16s07.

Pos.	Nro.	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	16	Oscar Fineschi	21m13s35/100	17
2°	29	Gerardo Del Campo	21m13s80/100	17
3°	26	Oscar Pentecoste	21m21s89/100	17
4°	30	Gaston Clement	21m24s14/100	17
5°	18	Raúl Cunqueiro	21m41s01/100	17
6°	27	Ricardo Iglesias	21m55s12/100	17
7°	19	Guillermo Alonso	22m09s19/100	17
8°	20	Gustavo Rivero	22m13s38/100	17
9°	14	Hernán Ayerza	19m08s83/100	15
10°	10	Norberto Moyetta	16m36s61/100	13

No clasificaron: Lange (8v); Albertengo (3v); Sgroppo (1v).

No registraron paso: Patti y Marinovich.

Promedio del ganador: 146.590 km/h.

Record de vuelta: Del Campo en la 12ª en 1m13s70/100 a 148,982 km/h. Rivero e Iglesias fueron recargados con 30s por adelantarse en la largada.

CAMPEONATOS

CLASE DOS: Bonomo, 90 puntos; Baldinelli, 75; Percaz, 73; Bessone, 59; "El Suizo", 44; Heguy, 43; Basso, 36; Guiral, 34; Fierros, 26; Ottaviani, 25; Cagna y Fossati, 22; Pentecoste, 20; Catignano, 17; Tschopp y Trejo, 16; Paolucci, 15; Ansaldo, 14; Pernia y Mateo, 12; Serravalle, Nizzo y Antunes, 10; Santacaterina, 9; Ojeda, 8; Tome, 7; Blas y Di Paolo, 6; Padilla, Vuono y Caballero, 4; Rouselle y Galzeri, 3; Okulovich y Cacia, 2; Pizzano, Krujosky, Muscio, Ortiz Basualdo y Allamirano, 1.

CLASE TRES: Breard, 139 puntos; Maggi, 132; Romero, 102; Abda, 66; Lustig, 50; Gianni y Koskinicis, 47; Valenti, 44; Rodríguez, 42; Drueta, 28; Ciaglia, 24; Delgado, 22; Arballo, 17; Valdivieso, 11; Abusti, 8; Catalán Magni y Méndez, 4; Ferreyra, 3; Pretto, 1.

TORNEO PRESENTACION DE FORMULA SIERRA: Fineschi, 96 puntos; Sgroppo, 58; Guiral, 57; Albertengo, 49; Pentecoste, 45; M. Pales, 43; J.L. Bessone, 37; G. Del Campo, 31; C. Marinovich, 28; Clemente, 23; Iglesias y Patti, 20; Cunqueiro, 16; G. Rivero, 11; Alonso, 10; Moyetta, 9; Basualdo, 6; Ferrer, 4; J. Ayerza, 3; Marín, 1.

Próxima competencia: el 16 de noviembre en Mendoza.

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

**MUSTANG • LASER • RANGER • GRANADA • ECONOLINE
SILVERADO • CHEYENNE • ESCORT • BRONCO • CUSTOM**

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

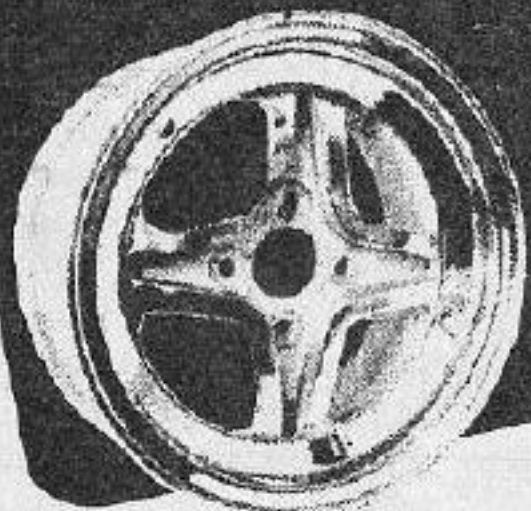
- ENVIOS AL INTERIOR
- VENTAS POR MAYOR Y MENOR
- ENTREGAS A DOMICILIO

TARJETAS DE CREDITO

Bmé. MITRE 3482 (c.p. 1201) - CAPITAL - Tel.: 87-6321

- *T.C. 2000
- * F2 Limitado-Nacional
- * F. Renault Argentina
- * F2 Codasur y Entrecor
- * F-5
- * Turismo clase 2, 3 y 4
- * SPORT PROTOTIPO
- * CAP
- * F-850
- * RALLY
- * MILLE - MIDGE

LLANTAS DE COMPETICION
AERO



También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados

ENVIOS AL INTERIOR
AMPLIA GARANTIA REPARACIONES

FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS **DORREGO 58 Tel: 854-7062**

FIAT 600 - 125 - 128 - 147 - 131 - 132

TECNICA 84

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS

- (GARANTIA - ALCUATTI - PITTARONI)
- Arbol de Levas acero tratado
- Resortes de válvulas especiales
- Bieas especiales
- Conjuntos de Pistón aros y pernos
- Volante - motor
- Cajas de velocidad relacionadas
- Escapes especiales
- Carter de aceite aluminio (6 litros)
- Platinos de válvulas (Dural)
- Paliere flotantes
- Diferencial autoblocante
- Múltiples especiales para 1 ó 2 carburadores verticales y horizontales DCOE
- Bujas competición
- Bobinas - Condensadores Cables Bujas (Competición)
- Turbo compresores

PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES

BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES

Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

OSVALDO MACEIRA

COMPETICION ITALIA 955

TIGRE - TEL. 749-1502 (cp. 1648)

FADES

BUTACAS

JAULAS DE SEGURIDAD CINTURONES ARNES

TC - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1013 esq. N. M'goyen.

FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

TODO TERRENO



ARENEROS

UNICOS EN 2 y 4 PLAZAS DESDE A 230.

Campichuelo 585
CAP. 982-5412/85

IMPORTADOS

- * VISA * GS * CX * MAZDA 323
- R.20 - GALANT. ALFA * R.5 *
- REPARACION DE OPTICAS Y FAROS
- TRASEROS • RECAMBIO TREN DELANTERO • TRANSMISIONES
- SUSPENSION Envios al interior

TEL: 572-8404

AVANT MOTOS

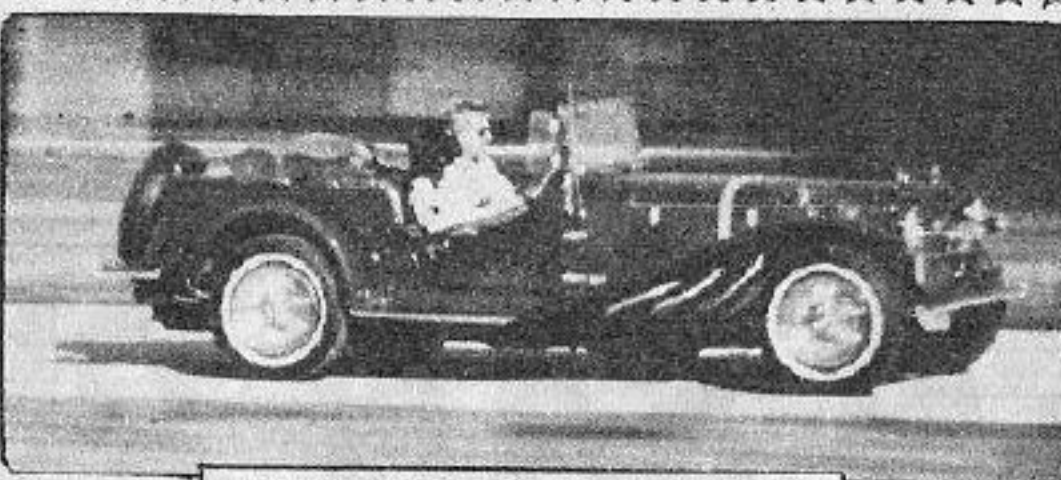
SERVICE REPUESTOS

AV. PUEYRREDON 981.
TEL. 84-8947



TALLERES AUSTRAL

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆



MERCEDES BENZ 1929

PRIMER SALON ARGENTINO DE AUTOMOVILES DE ESTILO TOTALMENTE TERMINADOS

A 4.500

MERCEDES BENZ • M.G • BENTLEY • ALFA ROMEO y otros EQUIPADOS CON MECANICA NACIONAL

CARLOS VILLATE 3928

(cp. 1605) OLIVOS. TEL. 762-4654

..... Cursos prácticos sobre monoplazas de F. Renault. Informes por carta: Rastreador Fournier 2522, Olivos (1636) Bs. As. ó personalmente en el Autódromo de Bs. As. Los Martes y Jueves entre 10 y 14 hs

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

DA - DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

- BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE TABLEROS • APOYA BRAZOS
- APOYA CABEZAS ORIGINALES • PARASOLES • FUNDAS • ARREGLOS

TAPIZAMOS EN TWEED AZUL - HABANO PARA 505/504 - 128 E ORIGINALES TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS

Colocación en el acto ENVIOS AL INTERIOR

Batalla de Parí 471 (AL. Warnes 1100). TEL. 855-0449
Avellaneda 435 - Vta. López. 795-1807

ESTILO RUEDAS
11 AÑOS BRINDANDO CALIDAD

- LLANTAS • CRIQUES
- COMBIMETROS
- BALANCEADORAS •
- BALANZAS • DISCOS DE ALINEAR

• LINEA COMPLETA EN LLANTAS PARA AUTOS NACIONALES e IMPORTADOS

FABRICA Y DISTRIBUYE **ALSIM SRL.** Calle 105 n° 5077. (1653). V. BALLESTER. Tel. 760-2846 Envios al interior

MUÑOZ 2376 (C.P. 1663)

EST

SAN MIGUEL 664-0619

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

- ☆ ASIENTOS Y AGUJAS ☆ CONEXIONES, etc.
- ☆ SURTIDORES ☆ VENTAS POR MAYOR

DULBECCO

PEUGEOT 505-COUPÉ FUEGO
A INYECCION

SI SU PROBLEMA ES DE ENCENDIDO... E INYECCION CONSULTENOS

MEXICO 3259 (c.p. 1602). FLORIDA. ☎ 760-3511

FERRAZZI

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

- NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
- NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE

U. SCHMIDL 6784 (1440) CAP. 431-9616 y 687-0051



BUZOS • QUANTES • BOTAS • CAPUCHAS • ANTI FLAMA • CASCOS

JUAN B. JUSTO 4300 - Cap

HOT ROD



TODO PARA EL TUERCA

TALLER DE ARMADO DE KITS, LOTUS, MAHARI, JEEP, ARENEROS, CITRAK

VENTA DE KITS Y ACCESORIOS, CHASIS, BARRAS Y DEFENSAS

Distribuidor mayorista de defensas deportivas y Barra antivuelco

Techo duro para Mahari - Jeep y cabinas para Jeep largos

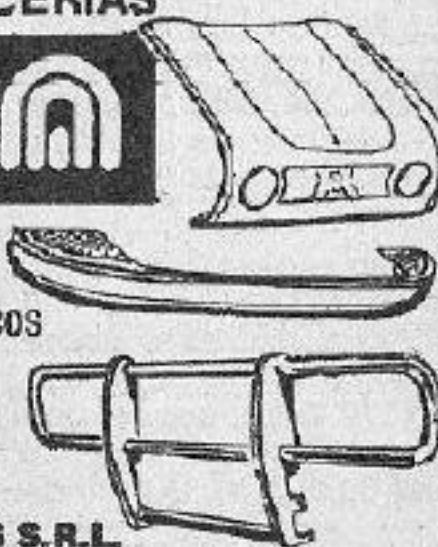
ROUTE B N° 9774 (AL. Km. 21.300). Tel. 760-8430. Lamar Hermosa

TARJETAS DE CREDITO ENVIOS AL INTERIOR

AUTOPARTES PARA CARROCERIAS

EMMENA

- DEFENSA PARA VEHICULOS
- ESTRUCTURAS DE PROTECCION PARA VUELCOS
- PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
- DISEÑO REGISTRADO
- ENVIOS AL INTERIOR



EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

GRAL. ROCA 3520 (1702). CIUDADELA. Bs. As. TEL. 653-1175/8647

Para más: H.B. Producciones. Avda. Corrientes 3782, 40 B. Tel. 86-7134

Toquecitos de bocina



RETORNA UNO QUE SABE...

En la competencia de Bahía Blanca de Nissan y Datsun retornará, en esta última clase, el pigliense Oscar Alaux. Luego de su frustrada participación en la carrera de Mar del Plata al fundirse el motor, la unidad fue reparada por su propietario—el cordobés "Pepe" Cano—y ofrecida nuevamente al excelente pistero que es Alaux. La intención de Cano es hacer que Oscar continúe en el torneo hasta fin de año, luego de la experiencia bahiense. El tiempo y los respaldos económicos que pueda obtener Alaux, darán la respuesta definitiva.

T.C. DEL AYER

La Asociación Turismo Carretera del Ayer está trabajando en la organización de su tercer Gran Premio, dentro de los lineamientos de la especialidad, vale decir en forma de caravana, respetando las normas viales vigentes. Se largará el 31 de octubre en Buenos Aires, y los participantes partirán rumbo a Pilar, Gral. Rodríguez, Luján, Mercedes y Chivilcoy, donde finalizará la

primera etapa. Al día siguiente, la caravana recorrerá Chacabuco, O'Higgins, Junín, Alem, Vedia, Rufino y Laboulaye, finalizando el 2 de noviembre con el tramo entre Río Cuarto, Berrotarán, Río Tercero y Villa María, lugar de finalización. Pero la cosa no terminará allí, ya que para los días 6 y 7 de diciembre se harán las "1.000 Millas Argentinas del Recuerdo", con la largada y llegada en el Avellaneda Automóvil Club. Quienes estén interesados en participar, deben dirigirse a Av. del Tejar 2982.

¿DE ENTRECOR A LA FORMULA DOS?

El joven Gabriel Massei, impulsado por su principal patrocinante, Carlos Contín, estaría barajando la alternativa de continuar el próximo año su campaña deportiva en la Fórmula Dos Codasur, dejando de lado la Entrecor Nacional. El motivo sería que, haciendo un presupuesto aproximado de lo que costaría el reequipamiento para seguir en la especialidad local, estaría cercano al costo inicial de un Fórmula Tres Internacional... De la mano de Maldonado, la idea de Contín sería seguir los pasos de "Yoyo" en cuanto a la tecnología que el campeón elija: chasis nacional y motores importados o bien una mezcla de elementos nacionales con algunos importados. El futuro, y Maldonado, tendrán la palabra al respecto. Otro piloto de la Entrecor que estaría estudiando una opción similar a la de Massei, pero con impulsores Renault, sería René Zanatta.

"COCHO" Y EL T.C. 2000

Según parece, Osvaldo "Cocho" López reaparecería en la carrera de T.C. 2000 de Río Cuarto con la coupé Renault Fuego que se está alistando en el taller de Osvaldo Antelo, aunque dudamos que esté lista para la fecha de esa competencia. Además, trascendió que "Cocho" entabló conversaciones con altos directivos de Ford, ya que sería intención del piloto esbozar un panorama con vistas al año que viene, aunque no podría descartarse que participe con un vehículo de la marca en el final de esta temporada.

EL C.A.P. Y LA PRENSA

A partir del pasado jueves el Club Argentino de Pilotos estableció que una vez

por semana habrá reuniones con la prensa a fin de ir evaluando la marcha de la categoría y cambiar impresiones en aras de un mejoramiento de la misma. Enhorabuena.

FIN DE UN CICLO

Desde la competencia de T.C. en Tandil llevada a cabo el 6/11/83, hasta la disputada el 21/9/86 en Olavarría, representantes de Dodge estuvieron siempre en el podio, en una hegemonía que abarcó 33 competencias y que fuera quebrada en Balcarce. ¿Será el fin de un ciclo?

PRESENTACIONES DE T.C. 2000

Fueron dos los vehículos de T.C. 2000 que se presentaron en estos días. El primero pertenece a Daniel Difalcis, quien presentó su auto el pasado 12 de octubre—cena mediante—en el club José Hernández; y la otra reunión fue el martes 14 en la agencia Fiat Sevitur. En este caso se trata de un Ford Sierra con el que Horacio Lepiane alternará en la categoría.

AGASAJO

Daniel Cingolani fue agasajado en su ciudad, Nueve de Julio, con una cena realizada el pasado viernes 17 de octubre en los salones del Club Empleados de Comercio. A la misma concurren cerca de medio millar de personas, quienes, de esa manera, se asociaron a Daniel y su equipo en el festejo por la victoria obtenida diez días antes en la competencia de Fórmula Renault Argentina disputada en Balcarce. Por nuestra parte, agradecemos la invitación que se nos cursara.

MARCELO NO VA MAS

A raíz de un problema vertebral, e interiorizado por su médico de los trastornos que ello podría acarrearle, Marcelo Raies decidió no correr más, por lo que ya puso en venta su Sierra 2.3.

EL A.C.A. EN LA F.I.A.

El doctor César Carman como ya informáramos asistió recientemente a la Asamblea Ordinaria de Otoño, celebrada en París, en su carácter de vicepresidente de la FIA y miembro del Comité Ejecutivo de la FISA, que asimismo realizaba su Asamblea General. También estuvo el ingeniero Rafael Sierra como miembro titular de la FISA. Consigna un comunicado oficial que el presidente del ACA informó sobre lo realizado por su institución en carácter de corresponsal para América latina, y en relación con el desarrollo de los clubes en esta parte del continente. En cuanto a resolucio-

nes, se aprobó el Rally Argentina '87, fijándose la fecha entre el 2 y el 9 de agosto, mientras que se calificó como uno de los mejores el realizado este año en Córdoba.

Con respecto a fechas en nuestro país para la organización de competencias por los Campeonatos Mundiales de Fórmula Uno y Sport Prototipos en 1987, se entablaron conversaciones, incluso con integrantes de la FOCA, y por último, en la renovación de autoridades, el doctor Carman fue elegido vicepresidente de la Comisión Internacional de Turismo, mientras que los doctores Carlos A. Vaquer y Luis San Miguel, fueron reelectos en el Tribunal Internacional de Apelaciones de la FIA. Además, el ingeniero Sierra fue elegido en las Comisiones de Rally, Técnica y de Homologaciones de la FISA, mientras que el doctor Juan Manuel Sandberg Haedo fue reelecto en la Comisión Médica Internacional de la FISA. También se reeligió al arquitecto Jaime W. Sequera, para la Comisión Aduana Inter-nacional.

Lo que llama la atención es lo referente a las conversaciones mantenidas con relación a la realización de la competencia de Fórmula Uno, ya que es sabido que nuestro país no tendrá fecha en ese certamen durante 1987.

II RALLY-TUR

Lo anticipamos semanas atrás, y ahora ampliamos la información referente al II Rally Tur organizado por el San Isidro Automóvil Club. El mismo se largará el viernes 24 del corriente frente a la sede social del club organizador (Av. Santa Fe 1773, Martínez), con destino a Mar del Plata, adonde llegarán al día siguiente a las 5:10 frente al hotel 13 de Julio. El recorrido será: San Isidro-Cnel. Brandsen-Ranchos-Gral. Belgrano-Casalins-Ayacucho-Balcarce-Mar del Plata, y podrán participar autos y camionetas de serie y de uso familiar. El sábado 25, a las 21 horas habrá una cena de gala con entrega de premios en el hotel 13 de Julio. La inscripción cuesta \$ 26 para los socios y \$ 30 para los invitados, y la misma incluye gastos de hotel, desayuno, almuerzo y derecho a la cena de gala. Para mayores informaciones dirigirse a la sede del club organizador o al teléfono (01) 798-5572.

FIERROS CALIENTES EN EL VELODROMO MUNICIPAL

Nuevamente los autos más prolijos y extraños se reunirán en una exposición organizada por Fierros Calientes, aunque ha cambiado su lugar habitual.

Efectivamente, tal como lo hicieron el pasado domingo 19 de octubre, el próximo (26 de octubre) se presentarán en el Velódromo Municipal de la Ciu-

dad de Buenos Aires, sito en la avenida Figueroa Alcorta al 4600. Allí, además de verse los "chiches" más extraños de la Argentina en cuanto a automóviles, pick-ups, estancieros, buggies, areneros, jeeps, hot rods y vehículos todo terreno, habrá una exhibición especial, que estará a cargo de varios monstruos de doble tracción,

los cuales poseen neumáticos de tractor y hasta de... un avión Lockheed Hércules C-130, con un despeje de aproximadamente 0,70 m. Estos aparatos infernales pasarán por encima—sí, literalmente—de varios autos dispuestos por la organización. La muestra comenzará a las 10 horas y finalizará a las 20 hs.

LEGISLACION EN MATERIA DE SEGURIDAD

Quiénes son nuestros lectores consecuentes habrán observado a lo largo del tiempo la marcada preocupación de CORSA en relación con lo que sean medidas de seguridad en los autos y las competencias. Como es un ítem que realmente nos preocupa, nos quedamos pensando muy seriamente en la forma de resolver el mismo, por lo menos en lo que hace a los elementos de seguridad de los autos, como ser butacas, jaulas antivuelcos, cinturones, sistemas contra incendio, parallasas, Bantus, tanques de nafta, instalaciones eléctricas, trabas de puerta, etc. Al respecto tuvimos dos diálogos "a fondo" con uno de los miembros del Comisariato Deportivo de la C.D.A. y un miembro de la Sub-Comisión Técnica del mismo ente, el Sr. Egidio Frangella y el ingeniero Alfredo Menéndez respectivamente, para hacerles llegar una sugerencia que se nos ocurre importante.

Con ambos por separado, coincidimos sobre el tema; incluso, Menéndez nos indicó que ya la idea estaba dando vueltas en las cabezas de los miembros de la S.T. de la C.D.A., y hasta en algunos

casos, encarpetadas con miras a su puesta en práctica. Se trata de la homologación de los elementos de seguridad antes puntualizados, a la manera de como lo establece la F.I.S.A. para las categorías internacionales. Por ejemplo, en una revisión técnica previa a una carrera, un Comisario no puede detectar, si no corta o no destapiza, si la jaula antivuelco o la butaca son seguras. Pues bien, si la C.D.A. abre un registro de homologación de elementos de seguridad, cada fabricante deberá presentar sus elementos a la Sub-Comisión Técnica, y ésta podrá desarmar, costar, hacer análisis metalográficos, pruebas de resistencia, etc. Una vez efectuados los ensayos de resistencia y/o efectividad de cada elemento, la S.T. elevará su informe a la C.D.A. y ésta homologará o desechará respectivamente las marcas que se puedan utilizar y las que no estén habilitadas. De tal manera los fabricantes deberían identificar los elementos con su marca y un número de orden de fabricación que deberá ser reportado a la C.D.A. junto con la identificación del piloto o el

auto al cual sea destinado. De esta manera existiría un doble registro de elementos de seguridad, uno por parte de los fabricantes y otro por la Comisión Deportiva, que podrá determinar, en las revisiones técnicas previas, si los elementos utilizados en cada vehículo responden a las normas de seguridad y son, efectivamente, los que declararon el piloto y/o preparador de cada auto y el fabricante. Si esto se aplica, quizá se puedan evitar sanciones como la de Mustafá, o accidentes como el de "Zorba", por ejemplo. Como hemos coincidido plenamente en el criterio, tanto con Frangella como con Menéndez, y la inquietud está en marcha, sólo haría falta implementarlo para el año próximo; pero para que ello sea factible, hay que comenzar a trabajar ya en la preparación de las fichas de homologación y el estudio de elementos, a fin de comenzar la temporada próxima utilizando el sistema. El planteo está hecho. De ustedes depende ahora ejecutarlo, señores de la C.D.A.

Néstor Carbón

SE VIENE...

LA FORMULA SUPER RENAULT

Nadie lo confirmará oficialmente, al menos por el momento, pero la semana pasada se realizó una reunión en la Asociación de Pilotos de Fórmula Cuatro, dándose allí el puntaje inicial de la creación de la Fórmula Súper Renault. Una idea que no es nueva, ya que desde la época de la presidencia de Angel Chiviló se ha barajado en diversas oportunidades; pero lo cierto es que esta vez la cosa tiene forma reglamentaria y el indispensable OK de Renault. Se trata de utilizar los motores R.18 con similares libertades reglamentarias que en la actual Fórmula Renault 1400 pero con caja de velocidades standard para contener los costos. Los chasis serán reglamentariamente similares a los actuales FR, pero con diferentes tamaños y peso, que será inferior al de los Entrecor Nacional, para obtener una relación peso-potencia similar con escasa preparación del motor.

El objetivo institucional de la creación de esta Fórmula Súper Renault es colocar un escalón intermedio entre la F.2 y la FR, pues el salto demasiado grande que deben dar los pilotos (sobre todo en lo económico) los retiene en la FR, produciendo un estancamiento que la nueva categoría tiende a terminar.

No obstante la CDA del ACA ha manifestado su intención de no admitir nuevas categorías en el orden nacional, lo que podría plantear algunos inconvenientes a este proyecto cuando sea presentado oficialmente.

ASI SE HACE UNA "POLE" EN BALCARCE

Bajo la promesa de que no lo divulgaríamos hasta después de la carrera, Gabriel Furlán nos detalló qué auto buscó y consiguió para "hacer el uno" en La Barrosa.

"Nuestro objetivo fue conseguir que la trompa del coche 'fuera' firme a la salida de los tres curvones del circuito, acelerando a fondo. Ahí está el máximo rendimiento, porque después de dos de esas curvas vienen las dos rectas largas, y

después del tercero, el mixto. Para esta carrera estrenamos una trompa con mayor carga, lo que nos obligó a ablandar un poco el auto atrás para compensar los valores de carga. Esto lo hicimos con resortes más blandos. Paralelamente usamos el alerón en su punto de mínima carga (nivel cero) para frenarnos en la recta. Para clasificar relacionamos la caja a fin de usar cuatro cambios, haciendo las dos 'puntas' del circuito en primera. Para correr

se 'alarga' la caja y se usan tres cambios, porque la primera es sólo para largar, utilizando la segunda en las puntas. El mismo engranaje que hace de primera el sábado, se coloca en el lugar de la segunda para correr.

"Con respecto al manejo, es sencillo: hay que salir acelerando a las rectas lo antes posible, y en el mixto hay que ir despacio; si no, el tiempo no sale..."

AUTODROMO RENOVADO

En la carrera de Fórmula Dos Codasur volvimos a ver el Autódromo Municipal de Buenos Aires con el aspecto que merece. Si bien aún quedaran muchas cosas por hacer, fue muy gratificante observar la pulcritud en la zona de boxes, con pintura renovada y una limpieza que hace tiempo no se veía, aunque no hizo falta llegar hasta los boxes para apreciar las mejoras, pues las mismas se pueden ver ya en la fachada del Autódromo. Nuestro reconocimiento a las autoridades del mismo y a la Asociación Cooperadora de su personal. Sin embargo, es evidente que hay que seguir trabajando para que esté en condiciones de recibir cada vez más dignamente a la mayoría de las categorías. Pero en eso se está...

¿SE VA EL "POLACO"?

"Por ahora lo único seguro es que voy a ir a la carrera de T.C. 2000 en Río Cuarto. De ahí en más, no sé si voy a seguir en la categoría, e incluso para el año que viene pienso dedicarme solamente a colaborar con Jorge Oyhanart y la gente del Quilmes Automóvil Club en el T.C. Nada más, ya que en las condiciones en que se encuentra el automovilismo manejado por el Automóvil Club Argentino se hace muy difícil trabajar." Esto lo manifestó días pasados José Miguel Herceg.

EL "CHINO" EN RIO CUARTO

Nos contó en Pigué la gente de Trenque Lauquen, propietaria del Renault 18 que corriera Esteban Fernandino el año pasado en algunas ocasiones, que el auto volverá a la pista el 9 de noviembre en la carrera de Río Cuarto de TC 2000 con la conducción del "Chino" Eduardo Rodríguez Canedo. Buena elección la de la gente del Oeste de la Provincia de Buenos Aires, para tripular el vehículo, que está básicamente muy bien elaborado y al cual sólo le falta un trabajo fino de evolución.

OTRA REPARACION EN DATSUN

El piloto de Carhué, Jorge Omar Turrión, el mismo que hiciera maravillas con la moto hace algunos años en el Oeste de Buenos Aires y en La Pampa, el mismo que fuera figura de la Fórmula Dos del Sudoeste y que se "atreverá" en algunas carreras de Fórmula Dos "Sudam" con el auto de Osvaldo Antelo, volverá a la actividad nacional después de algunos meses de inactividad. Lo hará con la coupé 280ZX que le adquirió a Esteban Fernandino, finalizada la temporada pasada. El auto fue repasado a nuevo después de las carreras que Jorge corrió este año en la categoría, y volverá el 26 en Bahía Blanca.

CALENDARIO

Competencias a disputarse el próximo fin de semana

ACTIVIDAD NACIONAL

Club Argentino de Pilotos: Decimosegunda competencia por el Campeonato Argentino en Bahía Blanca.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Fórmula Uno: Gran Premio de Australia. Decimosexta competencia por el Campeonato Mundial.

IMSA: Decimonovena prueba del Campeonato en Daytona.

Rally: El Rally Integración en territorio misionero con pilotos paraguayos y brasileños.

...¡Y FORD SIGUE CREYENDO EN NOSOTROS!

¡Qué inconciencia, señores, qué inconciencia! A pesar de los nada recomendables antecedentes que tenemos varios —y especialmente algunos— de los integrantes del staff de esta revista, para la utilización de los vehículos, sobre todo prestados, los amigos Alberto Salem y Félix Gavilán, de Relaciones Públicas y Prensa de Ford Motor Argentina, siguen confiando en nosotros... Lo cierto es que nos prestaron un flamante Sierra 1.6 GL con sólo 500 kilómetros caminados, para que "nuestros hombres" Enrique Bianco y Néstor Carbia se desplazaran a Pigué a fin de cubrir las carreras de T.C. 2000 y F.E.N. Se lo devolvimos con 2300 kilómetros por nosotros disfrutados a su



bordo y, por lo menos esta vez, sin un rayón. Quizá con esto hayamos recuperado algo de credibilidad... Ahora de verdad, gracias, muchas gracias a la amable gente de Ford.

Rally Nacional

REUNION DE PILOTOS CON LA CDA

Miguel Torrá y José García, en sus caracteres de secretario de la Asociación Pilotos de Rally del Interior y de integrante de la comisión de navegantes de la misma, se reunieron el pasado martes con la Mesa Directiva de la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino. En la ocasión, además de exponer sobre diversos temas que hacen al desarrollo del campeonato argentino de rally, los directivos de APRIN entregaron una carta donde especifican algunos de sus requerimientos sobre el torneo de rally del año próximo.

En ella, solicitan que el próximo certamen no tenga más que ocho pruebas, (que serían Coronel Suárez, Vuelta de la Manzana, Rally de La Rioja, Día de la Bandera, Pagos del Tuyú, 24 Horas, Villa Dolores y Rally de San Luis). La intención de esta entidad es que el Gran Premio de LACA se realice en San Luis, aprovechando de esa forma para reducir el calendario en una fecha. Asimismo, los pilotos de rally desean que el ACA tenga mayor ingerencia en el campeonato Codasur de rally, al que piensan concurrir con más asiduidad que en este año, solicitando que la Argentina tenga dos fechas por ese campeonato en vez de tan sólo una como en los demás países.

Por otra parte, los pilotos de rally tratan de que las pruebas se desarrollen en cada escenario en las épocas de mayor afluencia de público a la zona respectiva, como parte de un programa que tiende a una mayor difusión de la especialidad.

LAS INQUIETUDES DEL CAMPEON DE F.R.A.

Miguel Angel Etchegaray no es un tipo pasivo, como ya lo hemos comentado en más de una oportunidad, por lo tanto no es de sorprenderse saber que anda en vías de concretar un proyecto en el exterior del país. El objetivo son los EE.UU. de América, nación en la que la gente de DEPAC ha puesto la mira para vender chasis de Fórmula Ford 1600. Etchegaray será el piloto de uno de esos autos. Recientemente arribado de una primera incursión por el Norte, nos contó: "Viajé con Roberto Nicola y Gustavo Donadio a comprar el motor Ford que equipará el auto, pensamos debutar en Sebring en enero del '87, y en principio haré un par de carreras, a ver qué pasa. Los chasis son tubulares por reglamento, pero tienen una calidad de construcción y suspensiones modernas que los hacen muy actuales; la gente de DEPAC está muy bien vista allá, y los americanos ven con interés que participe un auto y un piloto argentinos. Aprovechando el viaje, hice un curso de construcción en fibra de carbono, lo que despertó mucho interés acá porque todo el mundo parece que quiere hacer autos de fibra... De lo aprendido, puedo decir que la fibra de carbono es muy buena, pero no es la panacea universal, para algunas cosas sirve y para otras no tanto, sobre todo por el costo."

Poniendo el tema nuevamente centrado en el país, nos confirmó su intención de debutar en Río Cuarto con el Renault 18 de T.C. 2000 (ex-Traverso). "Si lo terminamos a tiempo —dijo—, estoy 'como fierro', creo que llegamos..."

El próximo fin de semana

C.A.P. EN BAHIA BLANCA

El verdadero domingo habrá de disputarse una nueva fecha (la 12ª) del Campeonato Argentino de Pilotos. En esta ocasión será en el Autódromo Ciudad de Bahía Blanca, de 3.274,88 metros, en un trazado conocido para los Datsun 280 ZX pero inédito para los Nissan 300 ZX, y desde donde ATC televisará en directo.

Antecedentes: La última competencia allí realizada, se disputó el 13 de octubre de 1985 (sólo Datsun) y éstos fueron los resultados: En la prueba de clasificación el más veloz fue Osvaldo "Cocho" López,

con 1m.23s.31, a 141,514 km/h. La primera serie la ganó también "Cocho", quien empleó 7m.08s.01 para las 5 vueltas, a 137,725 km/h. La segunda batería fue para Esteban Fernandino, que recorrió los 5 giros en 7.06s.70 a 138,144 km/h. En la final se impuso Osvaldo López, quien recorrió las 20 vueltas en 28m.20s.29 a 138,677 km/h. El record de vuelta fue para el ganador de la competencia, en 1m.24s.00 a 140,352 km/h.

Horarios: El viernes habrá entrenamientos para Datsun y Nissan entre las 11:30

y 17:30 horas, mientras que entre las 17:30 y las 19:00 entrenarán el Turismo 1100 del Sudoeste, Promocional 850 y Sport 1020. El sábado habrá verificación técnica y administrativa entre las 11 y las 13, mientras que la actividad en pista comenzará con los entrenamientos entre las 13 y las 16:35, mientras que los Datsun clasificarán de 16:40 a 17:10 y los Nissan entre las 17:15 y las 17:45. El domingo a partir de las 11:40 se disputará la final de Datsun a 20 vueltas (45.904 km.) y a las 12:25 la de Nissan, sobre idéntico recorrido.

RUEDAS ARGENTINAS CUMPLIO AÑOS

El 31 de mayo pasado se cumplió el vigésimo aniversario de la fundación de la firma RUEDAS ARGENTINAS SACIFA, empresa líder en la fabricación de ruedas deportivas de aleación liviana para automóviles de calle y competición.

Desde el comienzo de sus actividades, esta firma se abocó a la creación propia de diseños y modelos bajo la supervisión de su eficiente departamento técnico, teniendo en la actualidad una variedad de más de cien modelos para toda clase de vehículos.

Recordemos la época de oro de las competencias automovilísticas en las que éstas ruedas equiparon los coches de Carlos Pairetti, Eduardo Copello, Ruben Luis Di Palma, Jorge Cupeiro, Héctor Gradassi, Jorge Temengo, y otros.

Asimismo, tenemos presente la patriada de Nurburgring, donde los Torino de tan brillante performance estaban equipados con Ruedas Argentinas cuya elección fue hecha por indicación del quintuple campeón Juan Manuel Fangio. En la actualidad son utilizadas por diversas categorías nacionales y zonales, entre las que destacamos T.C. 2000—FRA—F2 Entrecor—Turismo Clases 2 y 3, siendo algunos de sus usuarios los equipos de José M. Herceg, Tulio Crespi y otros reconocidos preparadores.

CORSA CORSA

Año XXI N° 1059
Del 22/10 al 28/10 de 1986
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
élex: 9229/17216 - ABRIL-AR.
Tel. 30-789198

DIRECTOR
Jorge A. Augé Bacqué
SUBDIRECTOR
Oscar Daniel Fittipaldi
SECRETARIO DE REDACCION
Eduardo Enrique Neira.
PROSECRETARIO DE REDACCION
Oscar Alberto Izzo.

DIAGRAMACION
Eduardo Cesar González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romano
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanich
(Diagramadores)
COORDINADOR
Rubén Lettieri
SECRETARIA
María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES
Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobelass,
Anselmo P. Chiappe
En el exterior: Franco Lini, Giorgio Pilo (F-1),
Martin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmethi
(Europa)

SERVICIOS EDITORIALES
Subdirector: Hugo García

FOTOGRAFIA
Jefe: Armando Piro
Coordinadores
Enrico Carra, Daniel León
Producciones Especiales
A. Calascione, C. Saia, M. Paganelli, A. Fivas.
Fotógrafos Especiales
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L.
Gemelli.
Fotógrafo
Cristian Frölich.

SERVICIOS EXTERIORES
Corresponsal
Mario Diamant (Nueva York).

LABORATORIO
Jefe: Omar García

ARCHIVO
Jefe: Francisco Forciniti



AREA EDITORIAL
Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué
Director de Arte: Carlos Muleiro
Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando Costanzo
Gerente de Ventas: Roberto Ares
Publicidad exclusiva: Background S.R.L.,
Florida 670, 2° piso, of. 59, Tel.: 392-4025/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

AREA INDUSTRIAL
Avda. Roca 4410 - 1602 - Florida
(Prov. de Buenos Aires)
Tel. 760-5543

EN EL URUGUAY

EL TURISMO BIMARCA, LA FORMULA RENAULT Y LA FORMULA

PELEAS CALLE

Por fin salimos este año de "El Pinar", donde se corrió tanto al derecho como al revés y nos fuimos a la acogedora pista callejera del Real de San Carlos, en la ciudad de Colonia.

El espectáculo había sido aplazado una semana por lluvias, y el domingo 12, por suerte para todos, el día fue espléndido, a pleno sol.

Se presentaron las categorías más importantes del automovilismo de pista uruguayo, es decir, Fórmula Renault, Turismo y Fórmula Vee, disputando la 5ª prueba de los campeonatos nacionales.

La penúltima fecha se hará en la rambla del Parque Rodó con pequeñas modificaciones al trazado. Eso sucederá el 8 y 9 en Montevideo y luego el cierre de los torneos en lugar y fecha a confirmar, aunque se rumorea que podría ser otra vez Colonia, acompañando el espectáculo de la Fórmula Dos CODASUR. Dicho sea de paso, para esa oportunidad, que será el 30 de noviembre, no se competirá en el recorrido normal, sino que se suprimirá el curvón que rodea la Plaza de Toros ampliándose hacia la rambla.

TURISMO BIMARCA

La mayor emoción estuvo en las series clasificatorias. Una la ganó Domingo De Villa con claridad y la otra el "resucitado" Jorge Rodríguez con la berlina Fiat 125 ex Trelles, luchando duro con Alfredo Campos. El repechaje, lo ganó Juan Carlos "Mico" López sin sobrarle nada, completando Sergio Cheda, Gustavo Elia y Juan Scaldaferrí, los 4 lugares que quedaban vacantes en la grilla de la final.

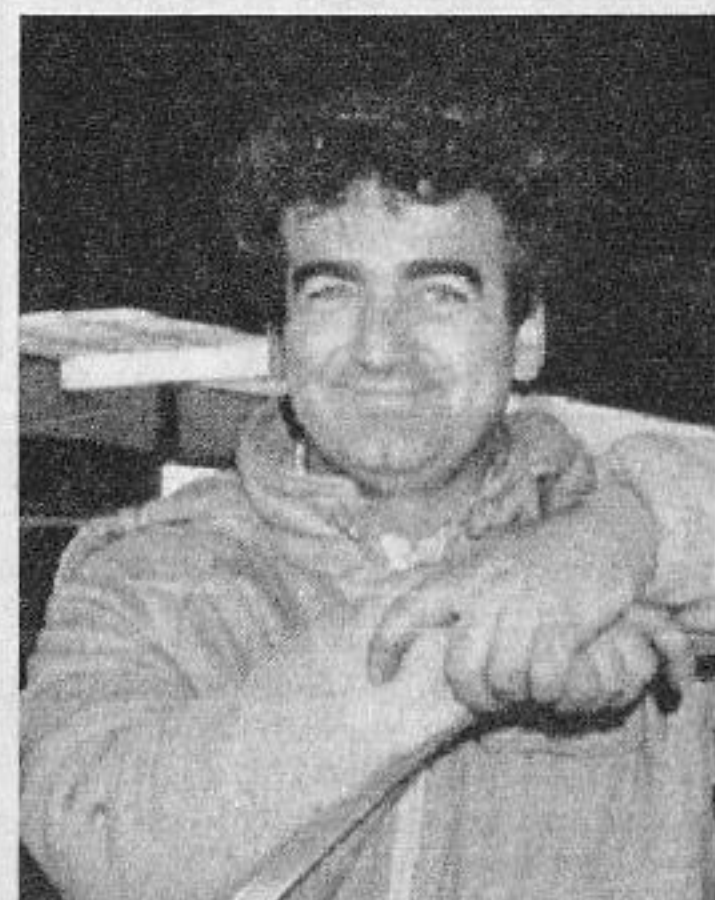
Vamos a ésta. Con De Villa en punta, se encendió la luz verde y este en la primera vuelta puso una distancia prudencial por sobre quienes podían inquietarlo: Fernando Cammarotta y Alvaro Torres García, quien volvió al nivel que mosiró el año pasado. De allí hasta el final, los tres mantuvieron el ritmo y alcanzaron el podio. Lo bueno estuvo detrás. Luis Etchegoyhen aguantaba el malon del que escaparon ya en la largada el argentino Francisco Matteo Pera (sigue creciendo fecha a fecha) y Haroldo Canoniero, que fue desde Paysandú a cumplir un buen papel. Tras Etchegoyhen, Antonio Carella, Carlos Benech, Gustavo Pisano, Juan Pace (otro argentino también en alza), Jorge Rodríguez, Cantonetti, Maiorano y otro grupo con Bergés, Cheda, López, Campos, Elia y Scaldaferrí.

La vehemencia y el ritmo que se impuso en las series clasificatorias resintieron las máquinas. Primero fue Etchegoyhen, que ya había cedido ante Carella, el que entró a boxes con la caja rota. Maiorano lo siguió con el

motor "out". Luego el argentino Pace, más tarde Scaldaferrí y Juan Carlos López. Promediando la carrera, las posiciones se definen arriba. De Villa, Cammarotta, Torres García y Mateo Pera pero faltaba el "zarpazo" final del "Flaco" Pisano que venía de menos a más y capturó el 4º puesto mano a mano con Mateo Pera. Lo pasó, pero el argentino no se dio por vencido y en la penúltima vuelta, hizo un trompo, embistió a la arena y allí quedó aunque le alcanzó igual para entrar en el marcador en la 10ª colocación. Una carrera parecida venía realizando Carlos Benech hasta que se encontró con Carella. Este lo tocó (no pudimos ver el incidente) y el Escort quedó inscrustado en la arena. Solo quedaba por ver un interesante pelotón que se debatía aunque no estaba en los puntos. Allí Juan Carlos López (después abandonó), Julio Bergés, Pedro Cantonetti y Alfredo Campos integraron hermoso trencito con maniobras de todo tipo y color. Delante de ellos, Sergio Cheda, un pibe nuevo que se sintió a gusto en Colonia y rindió muy bien. Y unos metros más adelante, Jorge Rodríguez, pero sin alcanzar la línea de Antonio Carella. La bandera recibió a De Villa "escuchando FM" dentro del Escort, lo mismo para Cammarotta, Torres García, Pisano, Canoniero y Carella, mientras que mirando por los espejos, Rodríguez, Cheda, Campos y Mateo Pera desde la arena completaron los diez puntos.

FORMULA RENAULT

Fue una carrera rara. Pinlaba para un dominio claro de Flavio Bonavena. Un segundo a favor sobre Muraglia en clasificación así lo presagiaba, aunque éste clasificó mal y se arriararía algo más. Y así fue no más, un paseo de Flavio Bonavena que parece estar de nuevo "enchufado" con el cambio de chasis. Sin embargo, la carrera mostró acciones emotivas. En la segunda vuelta, Bonavena tocó (sin querer) la llave de corte de corriente y cayó a la quinta posición. Muraglia heredó la punta pero cerca estaban Pablo Calzá, Luis Henderson y Luis Correa, los tres, encerrados en un segundo. Bonavena empezó a recuperar. "Eliminó" uno por uno ese difícil trencito que lo separaba de Muraglia y con mucho temperamento, se colocó detrás de los escapes y de inmediato se tiró a pasarlo. Primero, entrando al curvón del Real, luego, bajando la recta principal en la primera curva a la izquierda. Una vez por afuera, otra por adentro y pisando la tierra porque Muraglia lo tapaba, hasta que Bonavena lo obligó, en su tercer intento en ese sector, a doblar exigido. Trompo de Muraglia y camino libre hasta el triunfo. Muraglia quedó quin-



lo y demoró demasiado en pasar ese grupo de tres (Calzá, Corre y Henderson) que, dadas las alternativas en la punta, peleaban los dos restantes escalones en el podio. Se trenzó Muraglia. Calzá paró en boxes creyendo estar con su neumático pinchado, Correa se pegó a la salida del Real y Henderson quedó "out" por fallas mecánicas. Entonces sí, Muraglia estaba "libre" pero demasiado tarde.

FORMULA VEE

No da para mucho, casi nada. Sólo destacar que Enrique Cadenas, que siempre ha estado para ganar y no lo ha podido concretar por fallas en su máquina, se dio el gusto en Colonia. Fue el más apto en la clasificación y en carrera ganó a voluntad. Detrás, sólo tres autos de los ochos que largaron. Lo siguieron Danto Sánchez, Edgardo Blanco y Larrosa pero 3 vueltas más atrás.

Informe: Motor News
Fotos: Diario El País y archivo Corsa

VEE TUVIERON EN COLONIA...

JERAS



Arriba izquierda: Domingo De Villa fue el gran animador en Turismo. A la derecha se lo ve liderando el pelotón seguido por Cammarota, Torres, Canoniero, Mateo Pera, Elchegoyhen.

Pisano, Pace, Benech y Carella. Abajo izquierda: Mateo Pera, un argentino que progresa. Derecha: Flavio Bonavenna, dominador en la FRU.

CLASIFICACIONES

Circuito de Colonia. 12-10-86. 5ª fecha de campeonatos uruguayos de pista.

TURISMO BIMARCA

Domingo De Villa (Ford) 27m48s03/100 30 vueltas, Fernando Cammarota (Ford), 27m56s02; Alvaro Torres (Ford), 27m57s72; Gustavo Pisano (Fiat), 28m07s58; Haroldo Canoniero (Fiat) s/t. Antonio Carella (Ford), 28m14s30. Jorge Rodriguez (Fiat), 28m19s49s; Sergio Cheda (Ford), 28m19s49; Alfredo Campos (Ford), 28m42s59; Francisco Mateo Pera (Fiat), 29 vueltas; Julio Bergés (Ford), 29; Pedro Cantonetti (Ford), 29; Gustavo Elía (Ford), 29; Juan C. López (Fiat), 21.

FORMULA RENAULT

Flavio Bonavenna (Motocar), 21m23s58, 28 vueltas; Jorge Muraglia (Depac), 21m24s41; Pablo Calza (Crespi), 27 vueltas; Edgardo Bertoletti (Depac), 27; Daniel Sarli (Depac), 26. Luis Correa (Crespi), 23.

FORMULA VEE

Enrique Cadenas, 18m08s65, 20 vueltas; Dante Sánchez, 18m30s09; Edgardo Bianco, 18m41s15; Enrique Larrosa, 17 vueltas.

EL NUEVO TIEMPO ORIENT

Passion
El estilo
Quartz. Water Resistant.

ORIENT
Diseñadores del Tiempo

SUMERGIBLE
30 Metros

IMPRESCINDIBLE PARA COMPRENDER EL MUNDO DE SUS HIJOS.

ENRIQUE MALDOVAN
computación para padres



EL CONOCIMIENTO DE UNA HERRAMIENTA FUNDAMENTAL PARA EL FUTURO DE NUESTROS HIJOS

EN VENTA EN LAS MEJORES LIBRERIAS.

Consígalo por correo escribiendo a:
EDITORIAL ABRIL S.A. - Casilla de Correos N° 1
Sucursal 32 - (1432) - Capital Federal

editorial abril

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson



LOUZAO
AMORTIGUACION

Emilio Lamarca 1273
(c.p.1407)CAP.Tel: 67-0024

15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD. ENVIOS AL INTERIOR. **Solicite vendedor**

AFINACION ELECTRONICA STANDARD Y POTENCIADO

ARBOLES DE LEVAS STD. ESPECIALES. EQUIPOS DEPORTIVOS



Ej.: EQUIPO DEPORTIVO COLOCADO
Fiat 128 - Regatta = 184 Km/h
VW. Gacel = 178 Km/h
Peugeot 504 = 186 Km/h

OTRAS MARCAS. CONSULTENOS

- INCLUYE**
- * Arbol de Levas especial
 - * Resortes de válvulas especiales
 - * Escape de competición (Múltiple caño, silenciador)
 - * Puesta a punto de distribución
 - * Calibración de Carburador

REPUBLICUETAS 3595/99 Cap. Fed. (1430). TEL 542-8970

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!



Avda. Juan B. Justo 3032
Tel. 855-9537 Capital Federal

EMBRAGUES 3G A DIAFRAGMA CITROEN - RENAULT COMPETICION
FABRICA Y DISTRIBUYE: MAZA 1570. MORON. TEL. 650-1678

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR.

T.C. T.C.2000 F.R.A. Turismo clase 2 y categorías zonales



- Rectificación general e integral del carburador Marino - Aeronáutico Automotor - Para máquinas viales.
- Equipos para competición inyección Yectronic - Cayotronic - Bosch -
- Agente autorizado: Solley Holley - Weber - Galileo
- Alineación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

AV. ENRIQUE SANTAMARINA 445 (1842). MONTE GRANDE. BS. AS.

LEVAS BOSCH Pastor Luna 7957 (ex 3157) Villa Bosch. TEL 769-1304

CESAR GOÑI COMPETICION

PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS KARTING Y FORMULA 5

PINERO 1294. JOSE C. PAZ. TEL 0320-22781

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo, CHEVY y DODGE ISKY.
- Vanillas levanta válvulas ISKY.
- Pletillos para válvulas Titano hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja festigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombos de nafta eléctricos con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Buones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta, HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

• BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
TEL 701-7948



Calle 14 N° 3820 (ESPOSA 153) - V. LYNCH
3. MARTIN. Bs. As (1672). TEL 755-3826



- SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIO DE BLOCKS Y TAPAS DE CILINDRO.
- MECANIZADO COMPLETO.
- SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUEALES.

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.

Av. AMERICA 2550.
- SAENZ PEÑA Tel. 757-4204



LEVAS para

- ☆ CHEVROLET ☆ FALCON ☆
- ☆ OPEL ☆ TAUNUS ☆

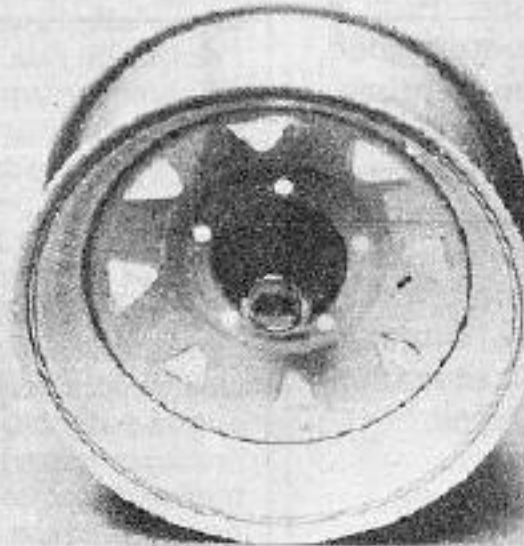
Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS
• REGISTROS PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.208 (1640).
Tel: 747-2557. ACASSUSO

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

R U E D A S



- ★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
 - ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
 - ★ SEGURIDAD TOTAL **HUEDAS SPINA HNOS.**
- Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

REPUESTOS AUTOMOTORES

AR-MO
S. A. C. I. I. F. A.

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



- PEGADO DE CINTAS
- RULEMANES
- SUSPENSION
- ELECTRICIDAD
- MOTOR

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS

REPRESENTANTE EXCLUSIVO
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

ESCAPES Y SILENCIADORES

FANTIN

MOTOS ENVIOS AL INTERIOR AUTOS
STANDARD Y COMPETICION

WILLIAMS MORRIS 398 (cp. 1603) V. MARTELLI 761-4265

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS



- LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE COMPETICION PARA FIAT 128 TN - y FIAT 800 SM.

Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL 752-2186

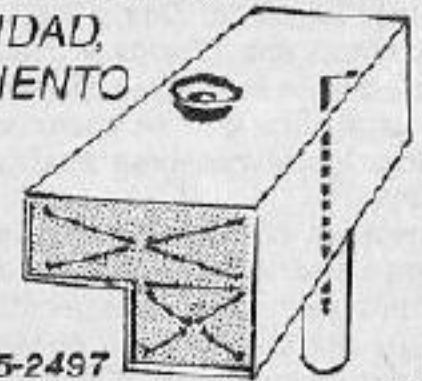
TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL 765-2497



LOTUS KIT

PRESENTA

CARROCERIAS EN FORMA DE KIT (ACCESORIOS, BASTIDOR, etc.). PARA QUE UD. TRANSFORME SU NOBLE Y CANSADO COCHE EN UN PODEROSO

MERCEDES BENZ EXCALIBUR

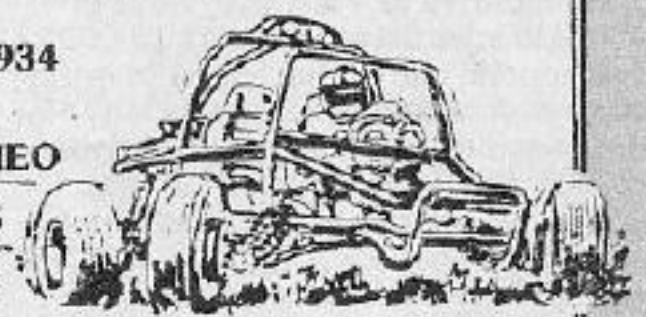
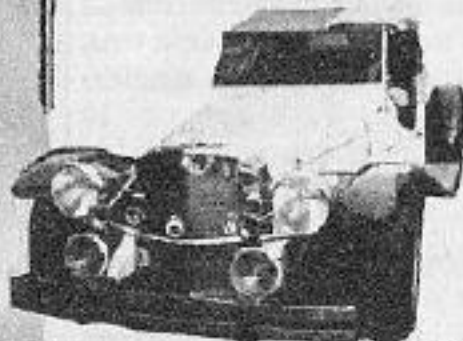
- * LOTUS SUPER SEVEN * BENTLEY 1934
- * FRAZER NASCH 1934 * MG
- * JAGUAR 1937 SS 100 * ALFA ROMEO

CHASSIS PARA ARENEROS

TODOS NUESTROS MODELOS ESTAN PROTEGIDOS POR REGISTROS INDUSTRIALES

ENTREGA INMEDIATA Certificados para patentamiento Envios al interior Registro industrial N° 47.163

SOMOS FABRICANTES: CNEL APOLINARIO FIGUEROA 1844 (1416) CAP. FED. (Alt. GAona 2400) TEL 58-5479



Revisando Apuntes

• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

TC Y FR EN BALCARCE, BUENOS AIRES (12/10/86).

FIESTA BRAVA

Por Oscar Izzo y Marcelo García Lobelos
Fotos: Enrique Bianco, Enrique Ferrupato y M.G.L.
Ilustraciones: Silvio Formoso



Para festejar el "Día de la Raza" como corresponde, el T.C. y la F.R.A. nos deleitaron con un espectáculo que alcanzó ribetes antológicos en algunos pasajes de ambas carreras, y especialmente en la definición de la más "folklórica", donde el "crédito local" homenajeó a la Madre Patria culminando con éxito una "corrida de toros" apasionante. Memorable, por cierto.



Los actores en el frenaje de la recta opuesta, con Mouras como líder, seguido muy de cerca por Cafamante y Castellano. Más atrás, Morresi, Sauriano, Oyhanari, O. Aventin, Marcos Angeletti, Roux, Di Palma, Brescia, Doumic, Saiz, Malista... Arriba, el "Pelado" Cafamante culmina exitosamente su faena, dando cuenta del "Toro Mouras".



Luego de esta decimotercera competencia del '86, en el autódromo de Balcarce, podemos afirmar sin temer a equivocarnos, como decíamos, que la lógica en el T.C. actual ya no existe. Desapareció por completo de una manera —felizmente— asombrosa. Recordemos lo que los Chevrolet en Clavarría, cuando desarrollaron un trabajo que destronó a los Dodge precisamente en un escenario que como el olavarricense, se presentó siempre a medida para la ex marca "de la pentaestrella". Llegó Balcarce y, a pesar del handicap que entregan en cuanto a aerodinámica, los Ford aparecieron como los más indicados para sobresalir, en un año que no les es —hasta el momento— favorable en la medida de sus aspiraciones. En los escarceos previos (entrenamiento y prueba clasificatoria) el Falcon de Oscar Aventín fue el que más cerca estuvo.

En la serie en que le tocó actual, llegó en tercer lugar, aunque la referencia importante está en dos detalles: 1) Debido a que esa batería fue sensiblemente más lenta que la anterior, el "Puma" debió largar la final detrás de Calamante, Mouras, Castellano, Morresi, Oyhanart y Marcos (los seis primeros en la manga inicial), y Satriano y Angeletti, sus predecesores en la segunda. Esa circunstancia afectó su avance, y si a eso le agregamos la mala largada que tuvo, comprenderemos que allí quedó sepultada su chance. Algo similar le sucedió a Jorge Oyhanart (indeciso en la partida) aunque el "Vasco" pudo recuperarse

1) Jorge Roux levantando tierra. Demostró que anda más de lo que puede ofrecerle su negro Dodge. En la final fue 11°.

2) Furlán con trompa novedosa y ya rota luego de la escaramuza con Etchegaray, seguido de Neviani, Cingolani (ganador) y Mancuso, quien auro poco.

3) "Titi" Delia Sanlina, un colaborador, y la habitual ocupación del marcosjuarensense en los circuitos: hacerlo todo.

4) En medio del vértigo, Juan Carlos Nesprías tiene tiempo para la ternura. El de Cañuelas fue decimosegundo en la final del T.C.

5) Antes, Castellano lo había pasado y Calamante lo atribuyó a un error de su parte; remediado luego, con este "sorpasso" en la entrada a la "olla".

6) "¡Pero no, viejot...! ¿Cómo vas a entrar a la olla en tercera?... Mandate en cuarta y a fondo... Así no vas a ganar nunca", le dijo Crespi a Di Palma.

7) El frustrado debutante Carlos Crocco, junto al Chevrolet de "Tito" Delcorte con el que intentó participar. Dio sólo dos vueltas en entrenamiento.

8) El pampeano Juan José Bongiovanni volvió bien a la actividad tras un paréntesis de años, a causa de aquel múltiple accidente en Buenos Aires.

9) El Falcon de Alberto Arana entra en trompo, cruzándose en la pista, mientras el Chevrolet de Osvaldo Lynn busca el hueco para pasar sin problemas.

LOS MAS Y LOS MENOS

Lo sorprendente: Que el T.C. haya juntado 54 autos en un autódromo.

Lo negativo: El caos en la Sala de Prensa el sábado, donde por cada periodista había diez personas que nada tenían que hacer. El domingo el esfuerzo de los organizadores —palicia mediante— puso las cosas en su lugar.

Lo positivo: El retorno de Rubén Luis Di Palma y las incorporaciones de Carlos Jarque y Carlos Crocco al Turismo Carretera.

La amargura: De Juan De Benedictis, quien quedó al margen en la cuarta ronda de su serie, perdiendo puntos importantes en la lucha por el Campeonato.

Lo ridículo: El "llamado a la solidaridad" de René Dumont, piloto de Spazio Standard Mejorado, el sábado a la noche en un concurrido restaurante del centro de Balcarce, con buzo anillado y en medio del salón, subido a una silla. "Señores... les pido un momento de atención. Yo voy a correr mañana y tuve un problema en el auto. Si alguien aquí presente tiene un Fiat Spazio, necesito que me dé una pieza de la suspensión, que se rompió y

no la pueda conseguir. Quien la tenga, que me la haga llegar... Muchas gracias por su atención".

Lo peligroso: Que en la final de T.C. no se haya dado vuelta previa. Tanto los neumáticos como los frenos necesitan tomar temperatura. Cuidado...

Lo incongruente: Que se haya incluido en la programación a cinco categorías cuando la realidad indica que con sólo dos se puede hacer un espectáculo variado, dando más comedia para el trabajo de los mecánicos.

Lo estolico: La presencia de una gran cantidad de gente en casas rodantes y carpas, desde el viernes. Aguantaron lluvia, frío y sol, con tal de estar...

La fe: De Jorge Oyhanart antes de la final: "Ahora hago un toque en la punta". Tuvo una mala largada, de lo contrario habría podido cumplir con su promesa.

Lo novedoso: La implantación reglamentaria del encendido electrónico en el T.C. desde Balcarce.

La confiabilidad: De Mariano Calamante en su Chevrolet, ya que en las trece carreras de esta temporada, el motor hecho por Constantino no se paró.

La franqueza: Del mismo Calamante, que no se justificó cuando Castellano logró pasarlo. "Fue un error mío", comentó.

El festejo: De la gente de Balcarce, que pasó al "Pelado" sobre un camión primero, y luego sobre una autobomba que hacía sonar su sirena.

La frustración: De Carlos Crocco, quien estuvo en Balcarce pero ni siquiera pudo clasificar. "Se rompió el motor en el entrenamiento".

La especulación: De Oscar Angeletti, quien en ningún momento intentó arriesgar para ganar un puesto, ya que desaparecido su nivel en el Campeonato (De Benedictis), el panorama se le aclaraba.

La aparición: De Eduardo Antonio Marcos en competencias de autódromos.

El debut: De Emilio Satriano como periodista de "Carburando".

Lo bueno: El trabajo de Jorge Roux, que anduvo más que su Dodge.

Lo asombroso: Que los Chevrolet hayan andado tan rápido, llegando a hacer la diferencia en la recta, a base de potencia pura.

La alegría: De la mayoría de los pilotos, ante la victoria de Calamante.



BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Auto Club Balcarce
Accesos: Varios en buen estado. 4 puntos
Controles: Eficientes. 4 puntos
Comodidades: Buenas. 3 puntos
Estado del circuito: Regular, con algunos "saltos". 2 puntos
Boxes (instalaciones): Insuficientes para tantas categorías. 1 punto
Boxes (condiciones de trabajo): Malas. Mucha gente ajena circulando por los mismos. 1 punto
Promoción del espectáculo: Muy buena. 4 puntos
Servicio de Prensa: Muy bueno. 4 puntos
Facilidades para las transmisiones: Buenas. 3 puntos
Puntualidad: Regular. Hubo atrasos el sábado. El domingo se cumplieron los horarios. 2 puntos
Total: 28 puntos (Ideal, 50 puntos).

LA PUESTA A PUNTO EN EL TEAM SATRIANO

Pablo Satriano, hermano de Emilio (el "poleman") y responsable de la preparación de los Chevrolet del equipo integrado por éste y Morresi, nos brinda ciertas pautas sobre el trabajo llevado a cabo para la puesta a punto.

"Cuando salen los autos del taller rumbo al circuito donde se correrá el domingo, lo hacen ya con una puesta a punto aproximada, basada en los antecedentes y la experiencia anterior. El viernes, en la tanda de ensayos, damos cinco o seis vueltas para 'chequear' la temperatura y la presión de los neumáticos. Con estos datos a la vista, en Balcarce procedimos a darle comba negativa al tren delantero, y colocamos amortiguadores más blandos a la compresión y más duros al rebote. Además, partiendo de una convergencia neutra (0), le avanzamos un grado. En cuanto a la carburación, el viernes, con tiempo fresco y 752 de presión, carburamos para obtener una mezcla algo más rica, pero el domingo hubo que variar, ya que la presión disminuyó a 748. Entonces disminuimos cinco puntos para empobrecer la mezcla."

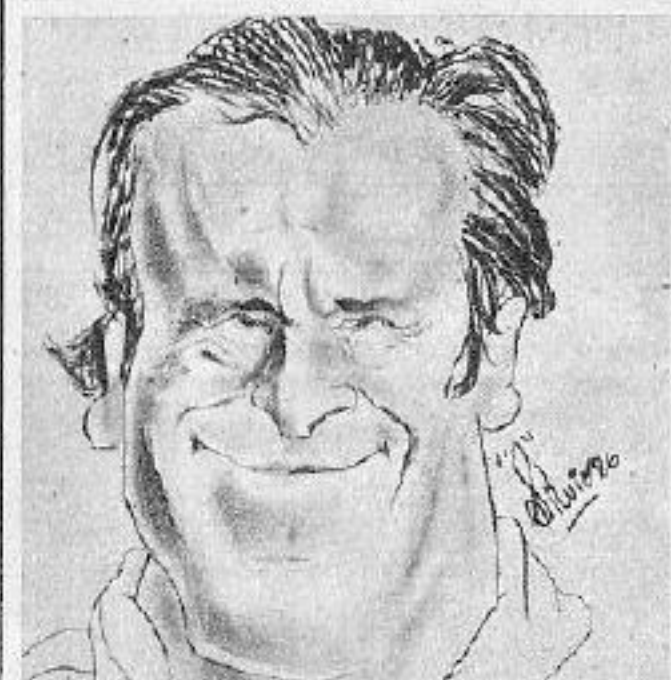
HABLANDO SE ENTIENDE LA GENTE...

Fue muy comentada en Balcarce una charla que mantuvo con el Comisario Deportivo, Egidio Frangella, el piloto Gabriel Furlán, quien se interpretó encerrado por Etchegaray en una maniobra poco clara, en la primera vuelta de la carrera. "En la recta antes de la curva 2, le puse el auto a la par -relato Gabriel-, y empezó a cerrarme contra la cuerda; tuve que poner dos ruedas en el pasto y frenar para no pegarle."

Por su parte el Campeón expresó: "No hubo intención, simplemente se transforma en una cadena, a mi me cierran y yo debo desplazarme."

Tras escuchar ambas versiones, más la del veedor del lugar mencionado, el CD tomaba decisión de apercibir a ambos pilotos. "Es difícil juzgar una maniobra de uno o dos autos, cuando vienen siete u ocho pegados y todo pasa en milésimas de segundo. Como la cosa no es clara y además no influyó en el resultado final de la carrera, opté por el apercibimiento", dijo Egidio.

Lo notable es la repercusión que alcanzó el hecho, dado que en su momento los propios protagonistas no le dieron demasiada importancia.



a JORGE OYHANART

Lo hecho por el "Vasco" fue realmente para destacar, ya que llegó al tercer puesto sobre la base de un trabajo en el que a la potencia de su Falcon, le agregó la cuota indispensable de garras. Largo mal, perdiendo allí dos puestos ya que pasó séptimo en la primera vuelta. Al giro siguiente ganó un lugar, poniéndose a la cola del Chevrolet de Morresi, a quien superó en la quinta vuelta, mientras que en la siguiente hizo lo mismo con Satriano. A partir de ese momento se lanzó a la caza de los tres de punta (Mouras-Calamante-Castellano), escalando un puesto más (3º) en la vuelta 17, al superar a Castellano. De haber tenido una buena largada, Jorge Oyhanart podría haber terminado en el trio puntero.



a GABRIEL FURLAN

Porque su trabajo de "lester" y de puesta a punto durante los días previos, rayó a un nivel desacomodado en la categoría.

En carrera administró con inteligencia la ventaja que tenía su auto (cuando anduvo a pleno), y luego no se desmoralizó cuando pinchó la goma trasera, obteniendo los valiosos puntos correspondientes al sexto lugar, que lo ponen en el umbral del Campeonato.



2 y remontó en forma notable, pese a que ya los punteros estaban bastante lejos.

LA HORA DEL "CHIVO"

Que el Chevrolet de Emilio Satriano anda que es un "espanto", nadie lo duda... Está a la vista, más allá de que Emilio eventualmente pueda alterarse en el manejo ante algunas circunstancias. Sobre ese tema ya hemos hablado, y ahora queremos significar que el de Chivilcoy ya no es el solitario trabajador de la marca. La primera puntada la tuvimos en Clavarría, Mouras mediante, y a ellos en Balcarce se agregó Mariano Calamante, sobre quien ya volveremos.

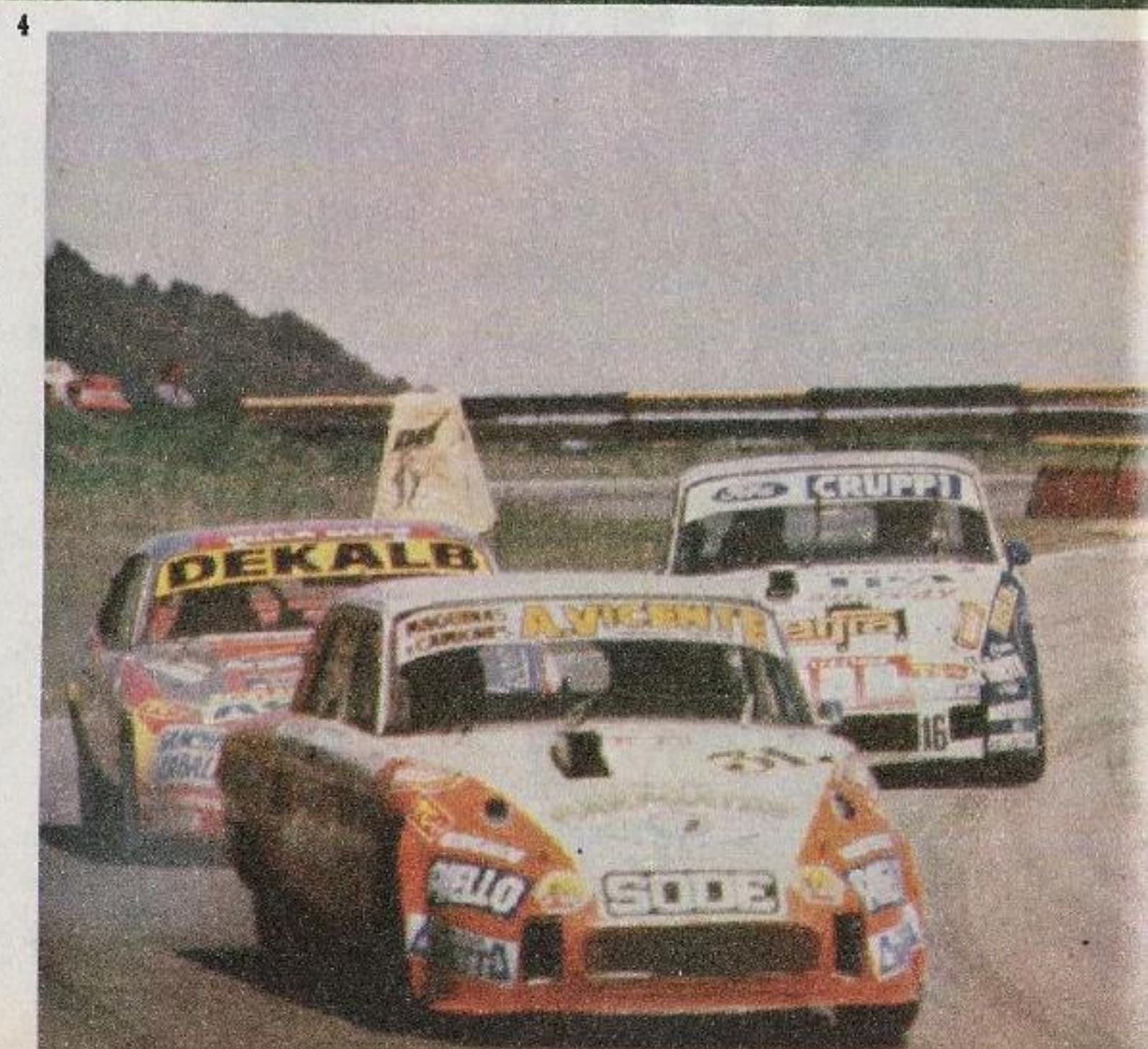
Casi al unísono, el trabajo rindió sus frutos, y asombrados —como dijimos antes—, vimos que lo de Chevrolet dejó de ser una insinuación tibia o aislada, transformándose en algo contundente. La prueba está en que la diferencia la obtenían a la hora en que la potencia juega un papel preponderante.

EL DIA DEL "PELADO"

Los suspicaces de siempre, esos que desdennan cualquier victoria con argumentos fuera de lugar, menospre-

ciaron la conquista con frases de duda que es preferible olvidar. En contrapartida, está la satisfacción de todos sus colegas. Sin excepción.

Este hijo de quien adquirió bien ganada fama allá por la década del '60, cuando las cupecitas de T.C. despertaban el mismo terror de los "compactos" de ahora, vive su hora más feliz. A su lado, don Mariano comparte esa alegría, ya que fue él quien contribuyó con su aliento y su trabajo para que esta semilla germine y dé frutos. Un conocimiento profundo del escenario balcarceño, la dedicación de Constantino en la educación del motor y un trabajo constante, desembocaron en la primera victoria de Mariano Alberto Calamante en el T.C. Esta vez, el "Pelado" dejó la vehemencia de lado, para protagonizar una carrera excelente que se caracterizó por la escasa diferencia con respecto a sus dos rivales inmediatos (Mouras y Castellano) y por la limpieza en todos los sectores de la pista. Meritorio por partida doble este triunfo, que abre una enorme expectativa para la próxima competencia del 2 de noviembre en el Autódromo de Buenos Aires. Enhorabuena.



TC Y FR EN BALCARCE, BUENOS AIRES (12/10/86).

2) Tres animadores: el Falcon de Marcos y los Dodge de Roux y Brescia, luchando las posiciones intermedias. 4) También los de atrás hicieron su carrera. Aquí vemos a Di Nezio, Polinori, Saiz, Malizia y Fioria. 5) Los aprestos para la prueba de clasificación del día sábado, con los T.C. mezclados con los F.R.A. En primer plano el Chevrolet número 240, del debutante Reimonte.

3



Un típico comienzo de epígrafe para una típica escena de la categoría. Típico pelotón de la F.R.A. encabezado por Giovine e integrado por Belliso (4° a la poste tras largar 8°), Di Neglio, Sala (7° en clasificación), Paulizzi (3° al final tras partir 25°) y, más allá, Obredor y Bongiovanni, entre otros.

5





ORESTE BERTA S.A.

distribuye en forma exclusiva en todo el país, la línea de productos de alta performance para autos de Competición, desarrollada especialmente por

BARDAHL LUBRICANTES ARGENTINA S.A.

- Productos especiales de alta performance para motores y para transmisiones.
- Refrigerantes para sistema de enfriamiento.
- Grasas muy especiales

Asesoramiento Técnico y Ventas: **ORESTE BERTA S.A.**
Kenneth Flood 688 - Tel. 21777 - Alta Gracia (CORDOBA)



BARDAHL

LUBRICANTES ARGENTINA S.A.

Tenga un Taunus único.



FACELIFT

Venga a FACELIFT. Usted puede cambiar su auto y no va a extrañar su Taunus.



Y solucione su problema.

Instale los nuevos paragolpes envolventes en una sola pieza.

De plástico de alto impacto.

Delantero con spoiler incorporado.

Trasero, que cubre toda la chapa inferior y los paneles laterales.

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan



FACELIFT

LUBRIRAP - Av. Cabildo 4453/65 TEL. 70-2473

Karting Mundial

CARLOS CAGNOLO, CORDOBES Y MUNDIALISTA



El popular piloto de karting, oriundo de la provincia de Córdoba, Carlos "Tato" Cagnolo, participó en el Campeonato Mundial de Karting Junior disputado en Jesolo (Italia), en el mes de julio. Si bien su actuación pasó un tanto inadvertida en nuestro medio, creemos que es justo que se la reconozca, ya que fue muy importante.

El propio "Tato" nos resume los hechos: "Competir en un Mundial siempre es algo complicado. Hay que tener en cuenta que para éste había anotados 140 pilotos y sólo 34 podían largar la final, que se disputó en un kartódromo de 1.300 metros de recorrido".

"En esta incursión me acompañó Carlos Galeassi, que fue mi mecánico y me atendió el Kali-Kart-Parilla que utilicé para correr. Participé en todas las series preliminares, siempre largando desde los últimos lugares y obteniendo puestos regulares en las primeras cinco, y luego estuve en el podio en las cinco restantes. Inclusive, llegué a ganar una de ellas (y tratándose de un Mundial, no es chiste). Así llegué a largar la semifinal. Piqué en tercer lugar, pero en la primera curva un kart me pasó por encima y allí se terminó todo. De todos modos no me puedo quejar ya que además aprendí muchísimo. Quiero agradecer a Carlos Galeassi, a la gente de 'Cimarrón' y a la Federación Argentina de Karting, por el apoyo que me brindaron".

Cagnolo (junto a Galeassi en la foto) demostró estar a la altura de los mejores en su especialidad, y es el momento de redoblar el apoyo para que continúe su campaña en el Viejo Mundo.

Duilio Caro

Sidecars Nacional

OTRA PARA ANGIONO-RAMIREZ

El pasado domingo 28 de setiembre, además de la F-2 Codasur se presentaron los espectaculares Sidecars, que disputaron la sexta fecha del Campeonato Argentino de la especialidad, en el circuito N° 5 y sobre 10 vueltas.

De entrada el binomio compuesto por Juan Carlos Angiono y Antonio Ramírez comandó el lote, teniendo como principal rival a la dupla Suárez-Del Ponte. Entre ellos se intercambiaron la punta

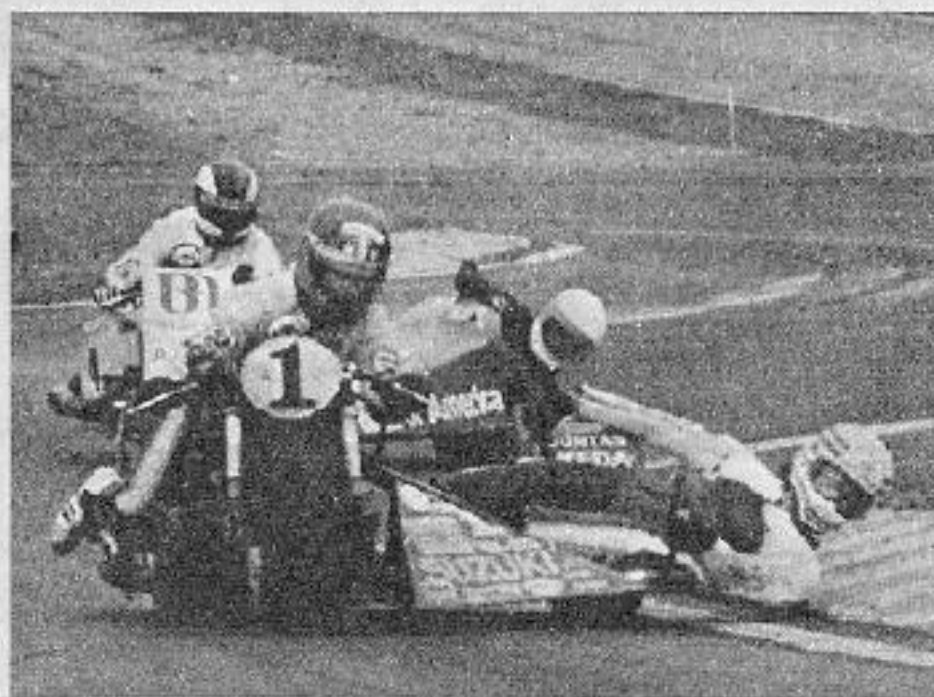
varias veces hasta que finalmente Angiono-Ramírez se adueñaron definitivamente de la primera colocación, llegando primeros a la bandera a cuadros.

Fue una interesante iniciativa por parte de los pilotos de la categoría, el hecho de participar junto a una división del renombre de la F-2 Codasur, y sirvió además para que el público capitalino tomara contacto con una especialidad que en el interior del país concita la

atención de muchos "fans".

Por ejemplo, en Mendoza, se dan el lujo de reunir a 10.000 espectadores para gustar de las motos y del espectáculo que estos binomios intrépidos brindan en cada una de sus presentaciones.

La clasificación final de la sexta del torneo fue la siguiente: 1° Angiono-Ramírez (Suzuki); 2° Suárez-Del Ponte (Suzuki); 3° Favas-Matrela (Renault); 4° Corsi-Zapala (Suzuki); 5° Pla-Mela (Renault); 6° Pomesano-Navarro (Renault); 7° Grandi-Calabreta (Kawasaki); 8° Prestanicola-Rodríguez (Kawasaki); 9° Giménez-Piski (Kawasaki); 10° Deganis-Badolato (Suzuki).
Campeonato: Angiono-Ramírez, 90 puntos; Suárez-Del Ponte, 57; Deganis-Badolato, 51 puntos.



D.C.

«Cómo dejé de fumar definitivamente en 10 días...

Sin tomar remedios, sin ansiedad... y sin engordar»



¿Sabía Usted que los ex fumadores suman ya 30 millones sólo en los Estados Unidos? Luego de un éxito sin precedentes, el Método de los doctores Keller y Linden llega a la Argentina, después de haber demostrado ser el sistema de mayor efectividad para dejar de fumar definitivamente. Lea aquí cómo el señor Miguel Barella se ha librado en 10 días de una costumbre que arruinaba su salud desde hacía más de 30 años.

Usted fue un gran fumador. ¿A qué edad comenzó a fumar?
—A los 14 años. El primer cigarrillo lo probé en la puerta de la escuela, a escondidas de mis padres.

¿Le gustó?
—No, para nada. Pero me sentí importante. En ese momento fumar fue hacer algo diferente, algo que los demás "no se animaban" a hacer. Me sentía más seguro y más grande. Esta sensación fue aumentando poco a poco y empecé a fumar más cigarrillos por día a medida que pasaba el tiempo.

¿Cuándo sintió por primera vez que era un verdadero fumador?
—Creo que alrededor de los 18 años, cuando comenzamos a salir con mis compañeras y compañeros de colegio. Allí yo fumaba más de lo corriente. Me sentía, como Usted dice, un verdadero fumador... claro que... mis padres no sabían que yo fumaba y supongo que no lo hubieran aceptado en ese momento.

Más tarde Usted se casó. ¿Su esposa también fumaba?
—Sí, pero al poco tiempo dejó. Yo no pude hacer lo mismo en ese momento. Desgraciadamente fui aumentando cada vez más la cantidad de cigarrillos que fumaba por día.

¿Cuántos llegó a fumar?
—Des atados por día; y a veces tres, cuando tenía algún problema en mi trabajo que me ponía muy nervioso. El primer cigarrillo lo fumaba en ayunas en la cama y el último poco antes de dormir.

¿Qué fue lo que lo hizo dejar de fumar?
—Yo sabía que el cigarrillo era malo, pero nunca había pensado que a mí me podía ocurrir algo. Hasta que en un momento me empezó a sentir desgastado, tenía tos y me dolían los bronquios y las piernas constantemente. Ahora me doy cuenta que podría haber tenido cualquier enfermedad grave... bronquitis o cáncer, como un amigo que murió hace poco.

¿Qué hizo entonces?
—Probé varios métodos. Algunos que parecían "milagrosos". Dejaba de fumar y a los pocos días volvía a hacerlo. Me acuerdo que tomé pastillas, leí un montón de libros e hice alguna otra cosa más. Pero todos esos sistemas no me daban resultados. Yo seguía sintiendo ganas de fumar.

Hábleme de su experiencia con el Método Keller-Linden, con el que Usted logró dejar de fumar en sólo 10 días.

—Un día leí en el consultorio de mi dentista una revista donde se hablaba de ese método. De entrada no estaba convencido, ya estaba cansado de probar. Pero tenía tanta necesidad de dejar de fumar que unas semanas después decidí probarlo por curiosidad. ¡Ojalá lo hubiera hecho antes!

Como Miguel Barella, Usted también puede ser un feliz ex fumador

¿Qué le pareció el Método Keller-Linden de los 10 días?
—En un primer momento me asomé porque todo parecía muy sencillo. Quizás demasiado simple comparado con los otros métodos que ya había probado y que exigían mucho esfuerzo. Antes de empezar, terminé el cartón de cigarrillos que tenía en mi casa.

¿Qué hizo después?
—Desde el primer día seguí el método al pie de la letra y me resultó verdaderamente fácil. Además, como vi día a día los resultados me dieron ganas de seguir. Fui perdiendo las ganas de fumar y, al mismo tiempo, mi estado de ánimo mejoró muchísimo.

Pero al principio tiene que haber notado la falta de tabaco...
—Casi nada, porque el método tiene previsto cómo enfrentar esta falta. Los doctores lo tratan tan bien que se llega a olvidar el cigarrillo. Lo aseguro que, aunque parezca increíble, todo me ha ido muy bien. No cambié casi nada mi forma de vida, y me siento más tranquilo.

¿No se sintió agresivo o irritable?
—No, para nada. Además descubrí en mí una enorme vitalidad que el tabaco me había quitado todos estos años. Mi mujer y mis amigos se llevaron una enorme sorpresa.

¿Tuvo que tomar algún remedio?
—No, en absoluto. Logré dejar de fumar definitivamente siguiendo el método. Además no tuve ningún tipo de trastorno. No engordé un solo gramo, ni sentí mareos ni malestares físicos. Al contrario, día a día me sentí mejor y le puedo asegurar que ahora, a los 54 años, me siento muy bien. Es algo que uno no se puede imaginar hasta que lo experimenta personalmente.

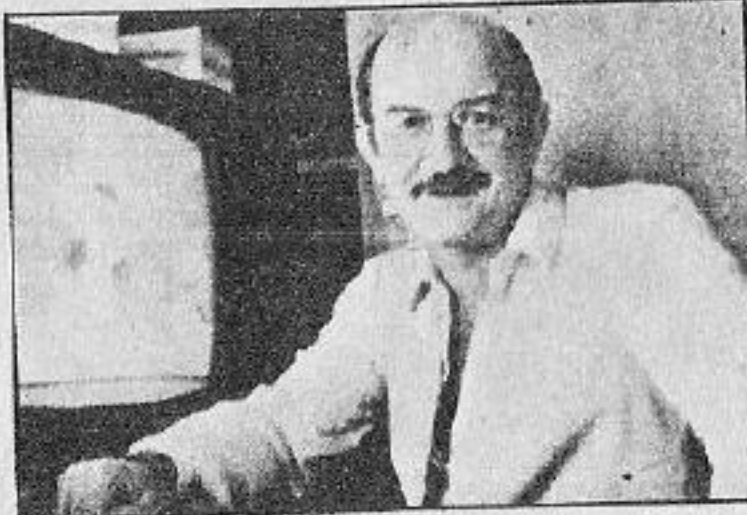
Para finalizar: ¿cuánto tiempo le llevó dejar de fumar?
—10 días exactamente. ¡Parece increíble pero es verdad! En dos meses no hablé con nadie de esta experiencia porque quería estar seguro de los resultados, y de que no volvería a fracasar. Ahora puedo recomendarle el método a todos mis amigos.

¿Y cómo puede estar Usted seguro que no volverá a fumar?
—Porque ahora el tabaco me da verdadero asco. No sólo me alejo cuando alguien fuma, sino que también le he pedido a mi esposa que lave las cortinas del living; no podía soportar el olor a tabaco que ellas impregnaba.

Ahora que Usted es un ex fumador, ¿no tiene miedo de volver a necesitar fumar un cigarrillo?

—Estoy feliz de ser un ex fumador. Siento más el sabor de lo que como, los olores de las cosas y el aire que respiro.

Como el señor Miguel Barella, estas personas también dejaron de fumar definitivamente en 10 días



Realmente les agradezco el haberme dado la oportunidad de alejarme del cigarrillo ya que lo había intentado por varios medios y no había tenido ningún resultado positivo. Nuevamente gracias!
D. C. G., 18 años como fumador, San José, Mendoza

"Muchas gracias por la publicación y por el éxito de llevar a la práctica este método que es muy bueno y positivo. ¡Gracias, muchas gracias!"
J.D., 20 años como fumador, El Calvario, Formosa

"Escribo estas líneas para comunicarle que he utilizado su Método para dejar de fumar. El resultado fue asombroso: no solamente he dejado de fumar, sino que hoy puedo jurar que es definitivo. En los 3 últimos días comprendí realmente el daño irreparable que hace el cigarrillo, porque nunca en mis 30 años de vida, ninguna enfermedad me hizo sentir tan mal. Señores de NOVELTI División Salud: les agradezco infinitamente este Método. Creo que los locos alcanzados en el mismo son tan perfectos como increíbles. Porque pasé de fumar 40 cigarrillos diarios durante 15 años a no fumar nunca más en 10 días. Simplemente quiero terminar estas líneas así: MUCHAS GRACIAS POR SALVARME LA VIDA."
R. D., 15 años como fumador, Santa Fe

"Gracias, pero gracias. Desde que dejé de fumar estoy muy contenta. No deseo el cigarrillo nunca más. Gracias."
C.A.G., 10 años como fumadora, San Miguel de Tucumán

"Le estoy muy agradecida por la ayuda prestada. Realmente solo no podría haber dejado el cigarrillo. Lo comprendí cuando lo logré. Hubo cosas durante los primeros días que me llamaron la atención porque realmente no tuve que esperar a terminar el método para dejar de fumar. Antes de eso no pasaba el cigarrillo. Después de 15 días de haberlo dejado, quise probarlo por curiosidad. Lo hice y no tuve problemas porque no sentí ganas de retomar el vicio. Gracias."
M.H.C., 18 años como fumadora, General Alvar, Buenos Aires

"Felicidades. Muchas gracias por brindarme esta oportunidad."
W.A.D.C., 17 años como fumador, Comodoro Rivadavia, Chubut

"Estimo no poner un cigarrillo nunca más en mi boca. Es difícil dejar de fumar pero con la ayuda del método se puede lograr. Los agradezco mucho lo bueno que me dieron y suerte."
P.J.A., 10 años como fumador, Yerba Buena, Tucumán

"Excedente su plan. Buen resultado. Lo recomendaré."
C. B. F., 14 años como fumadora, Tigra, Buenos Aires

Además, ya no necesito más fumar para sentirme seguro.

Sienta cómo sus ganas de fumar desaparecen en 10 días

¿No lo cree? ¿Lo ha probado todo? Entonces haga esta extraordinaria experiencia por simple curiosidad... ya que si Usted no pierde las ganas y la necesidad de fumar no le habrá costado nada, ¡ni un solo centavo!

Si nos atrevemos a hacerle esta oferta, corriendo con todos los riesgos, es porque sabemos que incluso si Usted fuma desde hace 30 o 40 años, sus probabilidades de dejar de fumar con este método son muchísimas. Por lo tanto, le garantizamos que en 10 días Usted habrá dejado de fumar y no sentirá deseos de prender otro cigarrillo. Si no llega a estar conforme en un 100 % puede remitirnos el Método Keller-Linden en un plazo de 30 días y nosotros le reintegramos el valor del mismo con un giro postal a los 7 días de recibida su devolución, sin realizarle preguntas de ningún tipo. Esta es una garantía formal y escrita de NOVELTI División Vida Natural. Por eso le reiteramos: aunque sea como una simple prueba, por curiosidad pida ya su Método Keller-Linden. No se arrepentirá.

Cada cigarrillo que Usted fuma está acortando su vida en 5 minutos. Muchos grandes fumadores pagarían gustosos A 1.000, e incluso mucho más, para librarse de la necesidad de fumar. Y decenas de miles de fumadores pagarían A 300 o más para estar seguros de dejar de fumar, o recuperar su dinero, si no están satisfechos con los resultados.

Pero para que todo el mundo pueda aprovechar este nuevo y revolucionario método, su precio será sólo de A 13,99. Esta Oferta es limitada. Reciba en pocos días el Método Keller-Linden con una garantía del 100%. Si Usted no deja de fumar en 10 días, esta prueba ¡no le habrá costado ni un centavo! Piense, además, que si un estado de cigarrillos le cuesta 50 centavos diarios, Usted habrá pagado este sensacional método para dejar de fumar en menos de 30 días.

MUY IMPORTANTE

Esta es una oportunidad única. No siga perdiendo su dinero y su salud ni un minuto más. No lo dude: recorte y envíe este cupón ahora mismo y conviértase, Usted también, en un feliz ex fumador.

Haga su pedido telefónicamente al
41-8058, 42-2993 ó 611-3990

O visítanos en NOVELTI, Córdoba 1768, de lunes a viernes de 9 a 20 horas y los sábados de 9 a 13.
Sucursal Flores: Av. Rivadavia 7055, Galería Dufau, local 16

«YO QUIERO DEJAR DE FUMAR DEFINITIVAMENTE EN 10 DIAS»

Llene y envíe este cupón a:
NOVELTI (DIVISION VIDA NATURAL), Av. Córdoba 1768 (1055) Capital Federal.

Si, Yo deseo, como el Sr. Barella, ser un(a) feliz ex fumador(a). Quiera entenderlo que en 10 días habré dejado de fumar y no sentiré deseos de prender otro cigarrillo. Si no llegara a estar conforme, podrá remitirlo de vuelta en un término de 30 días y recibiré el reintegro de su valor con un giro postal, enviado dentro de los 7 días subsiguientes, sin que se me efectúe ninguna pregunta. Bajo esta garantía escrita y certificada, solicito que me envíen la cantidad de METODO(S) KELLER-LINDEN de los 10 DIAS PARA DEJAR DE FUMAR, para lo cual: (marcar con una cruz)

Adjunto cheque o Giro postal a la orden de NOVELTI por el valor de A 13,99 más A 2,00 de gastos de envío, o sea un total de A 15,99.
 Le pagaré al cartero al recibir el envío en mi casa, por el sistema de contrarrembolso postal, por el valor de A 15,99 más A 3,00 de gastos de envío.

Nombre
Dirección
Localidad C. P.
Provincia T. E.
Edad Años como fumador
Cantidad de cigarrillos que fumaba por día



Complete a una empresa seria que no se escuda detrás de una casilla de correo. NOVELTI le brinda seguridad y responsabilidad en verdad por correspondencia.

Foto: Néstor Palmetti

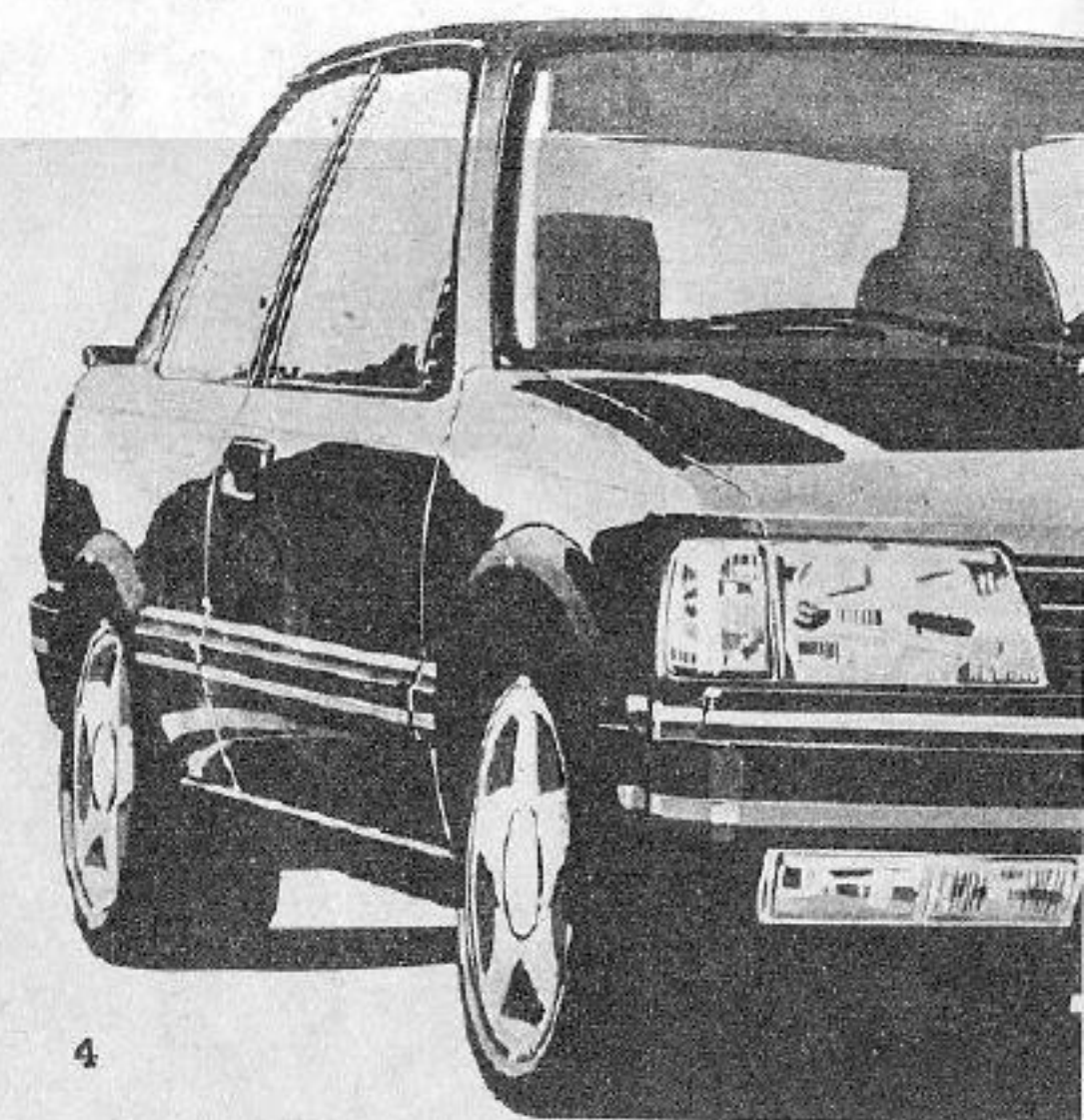
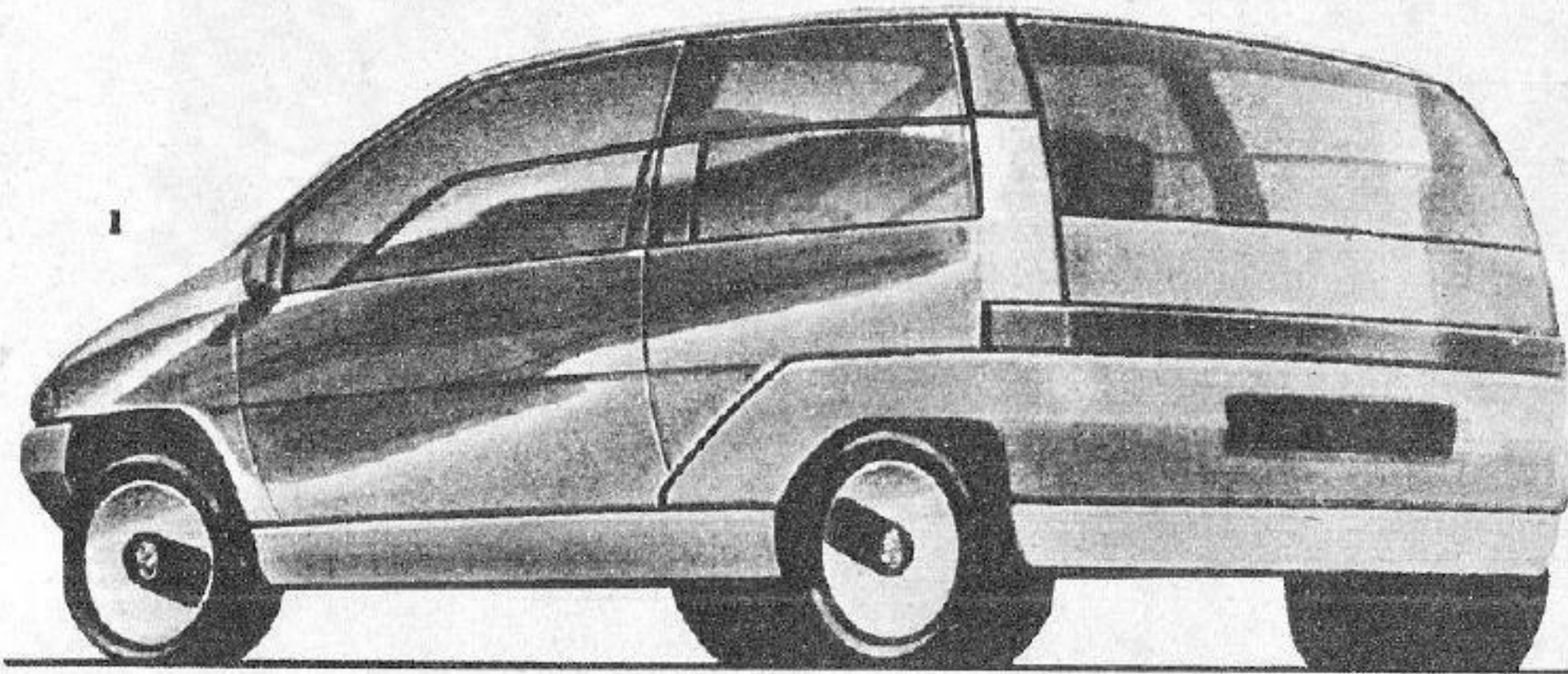


Oscar Rubén Larrauri-Jesús Pareja
Eos. en el Campeonato Mundial 1986 de Sport Prototipos
PORSCHE 962C
Equipo **BRUN**
CAMPEON MUNDIAL 1986 DE SPORT PROTOTIPOS



CIRCUITO URBANO

Internacional



1. UN NUEVO POLO. A no alarmarse, pues ni el Polo Norte ni el Polo Sur serán reemplazados, sino que el turno le llegará al Polo de Volkswagen. El constructor alemán trabaja actualmente en el diseño del sucesor del auto más pequeño de la gama, y creemos que el resultado sorprenderá por lo futurista, si es que se llegan a conservar las pautas impuestas en los dibujos preliminares y las maquetas.

Evidentemente este Polo "Evaluación 2" seguirá, en cuanto a la aerodinamia, los lineamientos y enseñanzas dejados por el Audi 200, el cual también se constituyó en un gran salto con respecto al Audi anterior. Por lo visto, el asunto fue un éxito, y por ello los estudios de Volkswagen pretenden dar el gran salto también con este pequeño. Además hay que considerar que el Centro de Estudios de Avanzada de la empresa alemana posee aires renovados, ahora bajo la dirección del francés Patrick Le Quément.

En cuanto al programa de lanzamientos, se sabe que el nuevo Polo verá la luz con posterioridad al próximo lanzamiento de la casa Opel,

que será el "restylized" Corsa.

El problema fundamental para VW en estos momentos es la adecuación de la línea de montaje, pues de Wolfsburg salen actualmente 3050 Golf y Jetta diarios, por lo que el nuevo Polo deberá ser armado en la fábrica española SEAT. También se espera al nuevo Scirocco y a un totalmente renovado Passat. Bienvenidos, desde ya.

2. LA PETITE PEUGEOT 105. El nuevo "bas de gamme" del constructor de Lyon, se encuentra actualmente en estudio ya que sólo hay hasta el momento dibujos y maquetas en pequeña escala, por lo que se supone que el lanzamiento de este nuevo "mini" no está previsto para tiempos cercanos. Si, en cambio, se sabe que la prioridad de Peugeot en estos momentos la posee el sucesor de los modelos 305/505, un vehículo que probablemente salga al mercado con la denominación de "405" y que con sumo agrado veremos muy probablemente a fines de 1987. Mientras tanto, Peugeot se las está arreglando en el mercado de las "petits" con el ya archiconocido

"104", el cual continúa con la simpatía del público.

También se rumorea que el nuevo Citroën AX, que será presentado al público el próximo año en el Salón de París, se comercializará tanto con el emblema del "chevrón" como con el del león. De confirmarse esta versión, ello hablaría de una estrecha colaboración entre los distintos departamentos del grupo P.S.A. En cuanto a datos técnicos del Peugeot 105, realmente todavía no se han dado a conocer con certeza, pero si, en cambio, podemos tener a través de la perspectiva una certera idea del avanzado diseño de carrocería que llevará.

Bastante tacheró el muy insolente

3. RENAULT SUPER VAN CINCO HEULIEZ. Si bien no se trata de un nuevo lanzamiento, sino que en realidad es un ejercicio de diseño realizado por Heuliez, hay un elemento que posee este auto, que ha sido incorporado al Citroën U-40 que en estas mismas páginas le estamos presentando hoy a usted: la apertura asimétrica de puertas. Si

bien, a juzgar por el material fotográfico, pareciera que se trata de dos prototipos —una coupé de crisis larga y un cuatro puertas—, en realidad estamos observando los dos "cotes" del mismo vehículo. Es decir que del lado del conductor sólo hay una puerta para este, mientras que los que deseen incorporarse al asiento trasero deben hacerlo por el otro lado.

El más claro argumento esgrimido por Heuliez es el de la seguridad en caso de un eventual transporte de niños. Ellos están obligados a ascender y descender por el lado derecho, el cual posee en su apertura posterior una puerta corrediza, de más difícil acceso accionamiento para un niño, que una apertura tradicional.

Si bien este pequeño prototipo fue presentado en el Salón de Ginebra '85, hoy cobra actualidad por un sistema que se fabricará en serie, aunque es bueno recordar que Toyota hace rato que viene trabajando en el prototipo AXV, dotado de la misma modalidad de apertura de puertas.

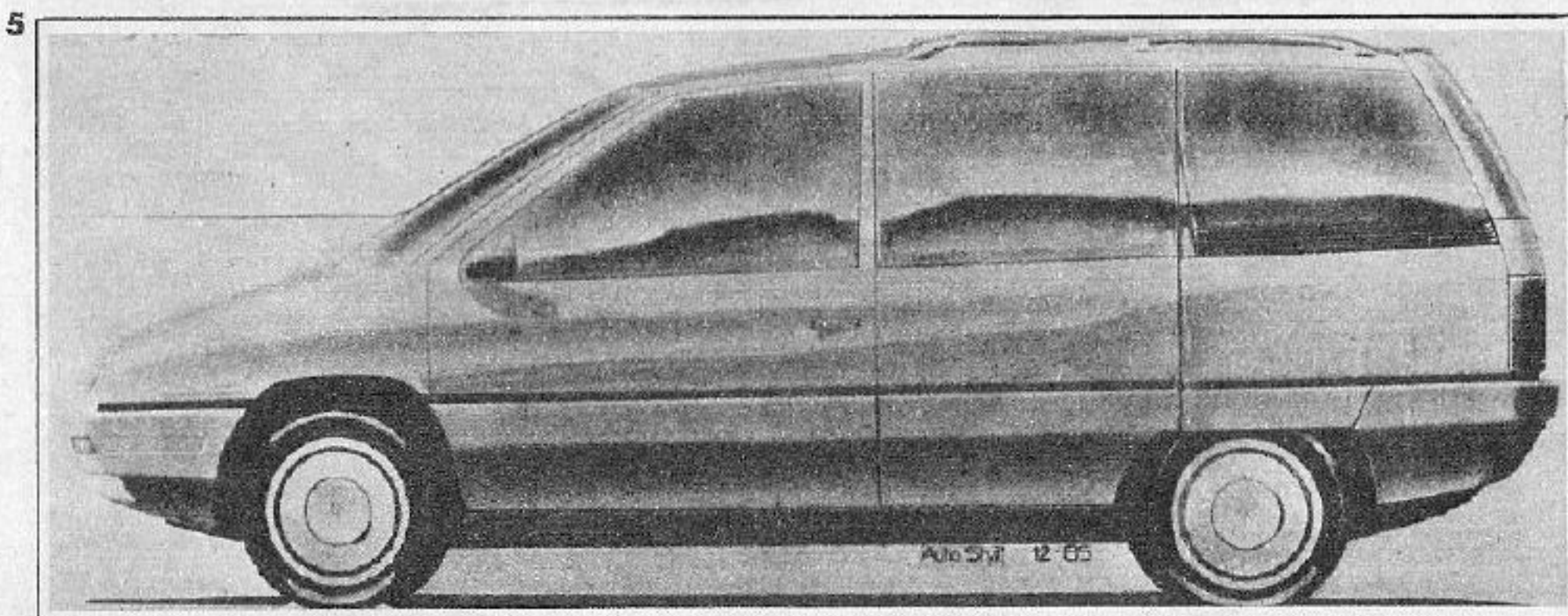
4. UN NUEVO PEUGEOT 309. Pero, ¿cómo?, si el-

Cada vez se torna más encarnizada la competencia entre las distintas fábricas de automóviles europeos, y por lo tanto los modelos que actualmente se encuentran en el mercado van siendo superados con mayor rapidez.

Prácticamente hoy no existen en Europa aquellos autos "eternos" (salvo muy honrosas excepciones como por ejemplo un Rolls Royce) como en nuestro país con el anejo Falcon a la cabeza, o en la India con el legendario Fiat 1100, que se conoce en aquel país como Premier, "o el Standard Gazel" que no es otro que el británico Triumph Vitesse que ya se cae a pedazos.

Por lo tanto, si nosotros estamos inmersos en un sistema donde a veces el cambio del faro redondo por el cuadrado implica "el nuevo modelo", nos resulta casi incomprensible que el actual VW Polo o el Peugeot 104 pronto desaparezcan de la escena automotriz, para dar paso a sendos diseños de avanzada (un nuevo Polo y el Peugeot 105).

También parecen bastante lejanos para nosotros los "superbes" dibujos "monocuerpo" como el del Citroën U-40 que hoy les presentamos y que se constituirá en el anti-Renault Espace. Suerte en la contienda.



309 acaba de salir... Recordemos que estamos en el continente europeo y que la competencia allí es tan encarnizada que obliga a continuas actualizaciones. En este caso nos estamos refiriendo a una nueva versión del recién nacido 309, el "GTI".

Este será dotado de la mecánica 205 GTI (1.905 cm³ de 130 HP a 6.000 rpm), mientras que su tren delantero será un derivado también del 205 GTI con la incorporación de triángulos inferiores más largos.

En cuanto a la velocidad final, el 309 GTI llegará a una máxima de 200 km/h, a pesar de ser más pesado que el 205. Con el lanzamiento de esta nueva versión, Peugeot reitera la operación efectuada con el 205 y el posterior lanzamiento del 205 GTI, de tres puertas, pues el 309 original posee cinco puertas y con la incorporación del 309 GTI se incorporan también las tres puertas a esta gama. Al igual que el 205 GTI, el 309 GTI será provisto de un borde de pasarruedas y una cintura en los flancos, ambos en gris antracita con la incorporación de un filete rojo. En la trompa se

agregará un spoiler con cuatro faros suplementarios, y en la cola el ya tradicional "becquet".

Si los planes se cumplen tal como estaba previsto, veremos al nuevo Peugeot 309 por las calles de París en enero del próximo año.

5. EL ANTI-ESPACIO. No se trata de una novedosa fórmula descubierta por la Unión Soviética para desmaterializar al Universo. Si usted ha pensado en ello, su imaginación ha llegado muy alto, amigo, puesto que simplemente el título de este artículo constituye el objetivo del lanzamiento del Citroën U-40, es decir, atacar la franja de mercado absorbida por el futurístico Renault Espace.

El lanzamiento de este artefacto está previsto para la temporada 1988, y si bien el Renault Espace se constituyó en el primer vehículo "monocuerpo" fabricado en serie, el Citroën U-40 (nombre de código pero seguramente no el definitivo) será el primero en adoptar dicha volumetría, de los pertenecientes al grupo PSA. En cuanto a la parte mecánica, nos llevamos una

sorpresita: el U-40 está realizado sobre la plataforma del Citroën BX Break; la elección de una base existente no fue objeto del azar. Ello redundará en un precio final más bajo por consecuencia de la reducción de costos de desarrollo y fabricación. Parece que a ello está encaminada esta nueva "standardización" de Citroën, ya que las ópticas y la mecánica también son del BX. La producción del U-40 está calculada en cien unidades por día, mientras que actualmente, Renault produce entre 80 y 85 Espace en el mismo lapso.

El sistema de apertura de puertas es bastante novedoso, ya que se trata de una propuesta asimétrica: del lado del conductor una puerta clásica permite acceder a la cabina, no habiendo apertura trasera en dicho "coste"; pero del lado "de los pasajeros" la misma puerta -clásica- está secundada por una corrediza, al más puro estilo Nissan Prairie.

El motor se encuentra emplazado transversalmente en la sección delantera. Se trata de un cuatro cilindros en línea de 1.905 cm³ (83x88

mm) de 105 HP en versión "carburetor", o de 123 HP en versión "injection". La transmisión se efectúa a las ruedas delanteras, aunque habrá también una versión de tracción integral. Es bastante interesante el dato difundido por la gente de Citroën en cuanto al Cx, que arroja un valor de 0,30-0,32. La carrocería tendrá como material constitutivo principal el "composite" (según las nuevas tendencias) y su arquitectura es de tipo berlina monocuerpo, un concepto al cual los japoneses ya se han acostumbrado, al igual que lo están haciendo ahora los europeos.

En cuanto a los trenes, tanto los delanteros como los traseros serán a disco, y las suspensiones, hidroneumáticas. De que tendrá éxito, no nos cabe la menor duda.

Producción: Sergio Marcelo Goldvarg.



Técnica

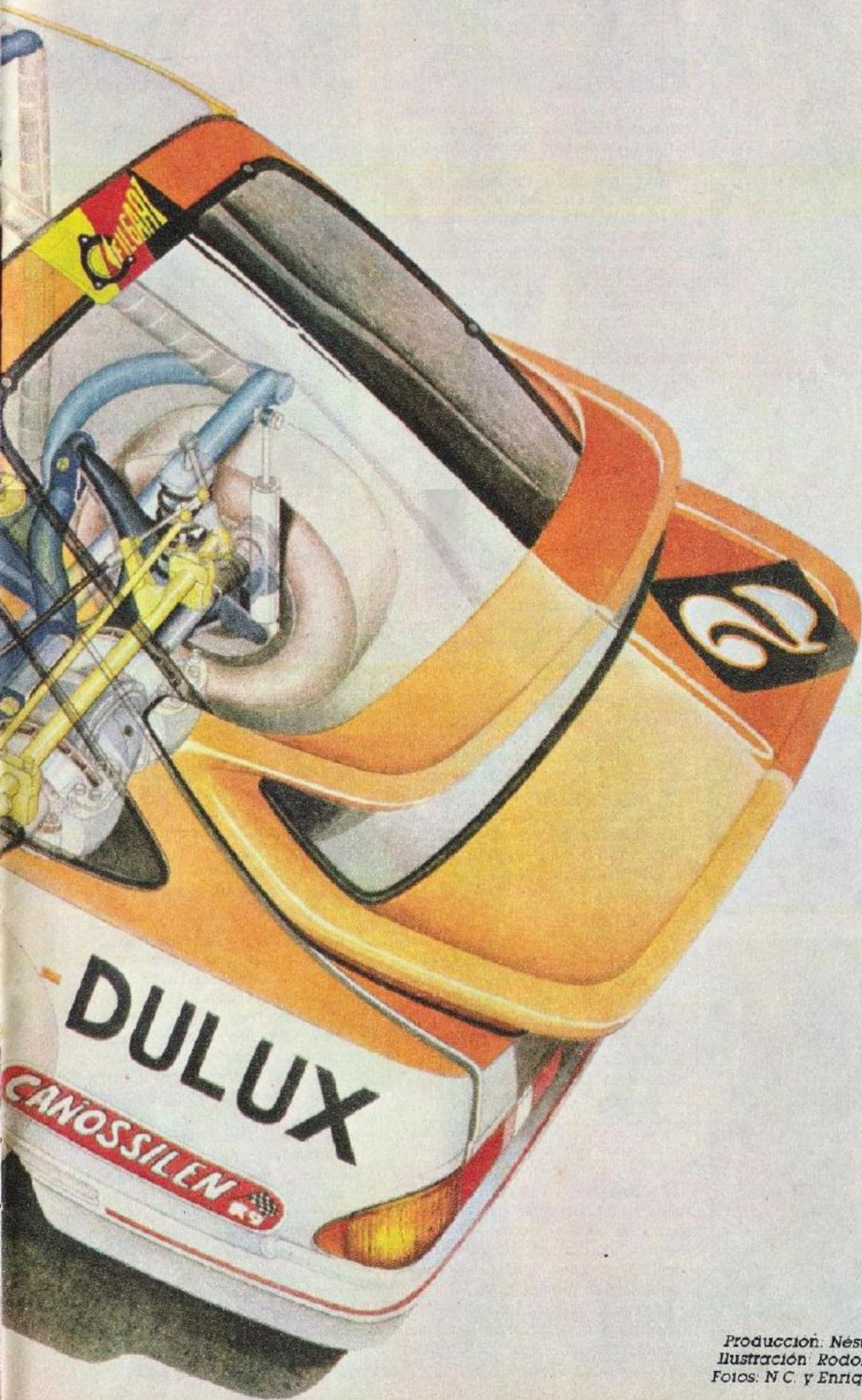
**LOS SECRETOS DE UN ARMA DEL T.C.2000,
EN TODAS SUS VERSIONES**

EXPLORANDO LA SIERRA

He aquí una espectacular "transparencia" técnica del Ford Sierra XR4 de Mario Gayraud con preparación de José Miguel Herceg, donde entre otras cosas se aprecia especialmente el tren trasero con la mentada suspensión independiente. Los fierros al desnudo, que le dicen...



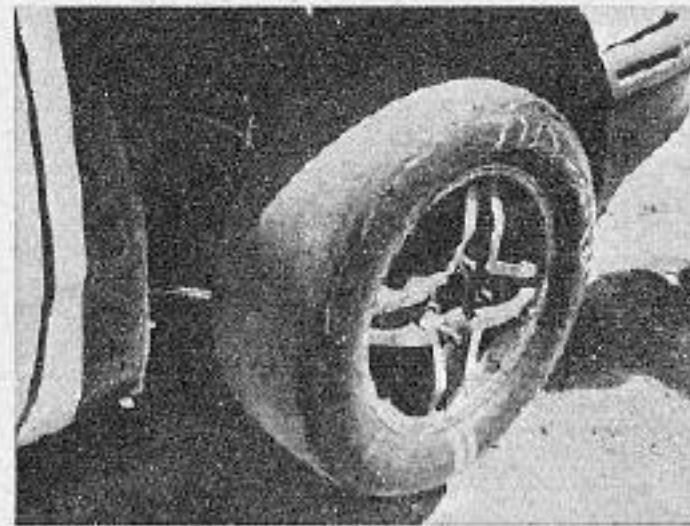
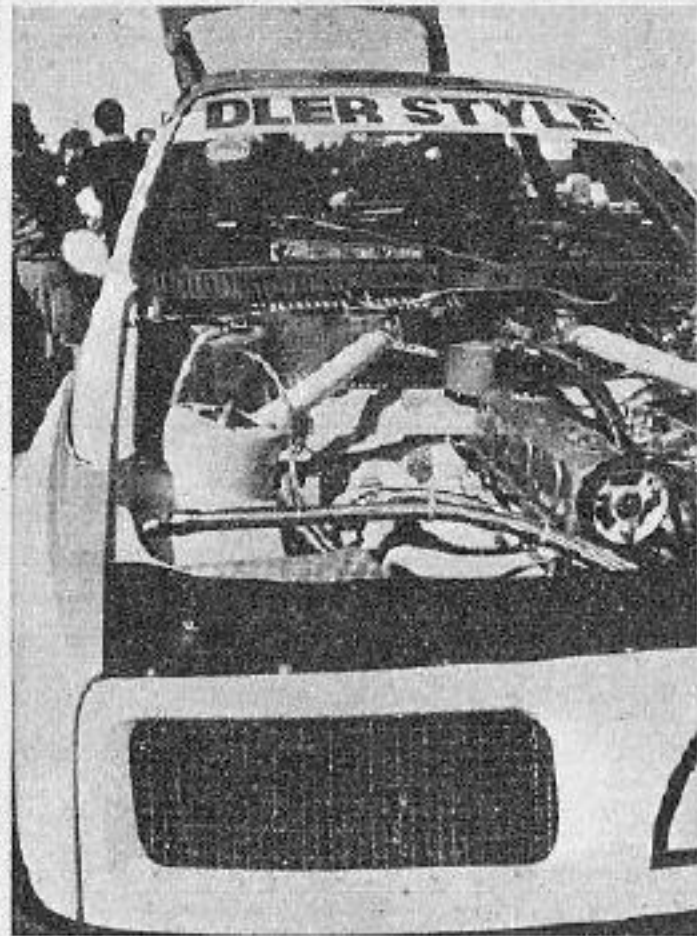
Y aquí una de las versiones más recientes de la XR4 de TC 2000. La de Felipe Santagatta, en plena etapa de desarrollo, que apareciera a cargo de Ohanesian y luego pasara a manos de Balainelli.



Hace rato que queríamos mostrarles, entre otras cosas que ya iremos "develando", las Sierras de Turismo Competición 2000 en completo detalle. Para ello hemos recurrido a la buena predisposición de Juan Carlos Benavidez, Carlos Souza Martínez, José Miguel Herceg, Juan Carlos Pianetto, Felipe Santagatta, Carlos Akel y sus mecánicos, que "desnudaron" sus respectivos XR4 para que los exploráramos y fotografiáramos hasta en sus intimidades. Además, nos contaron infinidad de datos técnicos que hoy compartimos con Uds. en esta minuciosa "excursión".

Producción: Néstor Carbia
Ilustración: Rodolfo Lobato
Fotos: N.C. y Enrique Bianco

LA DE ZANATTA ES BIEN DISTINTA



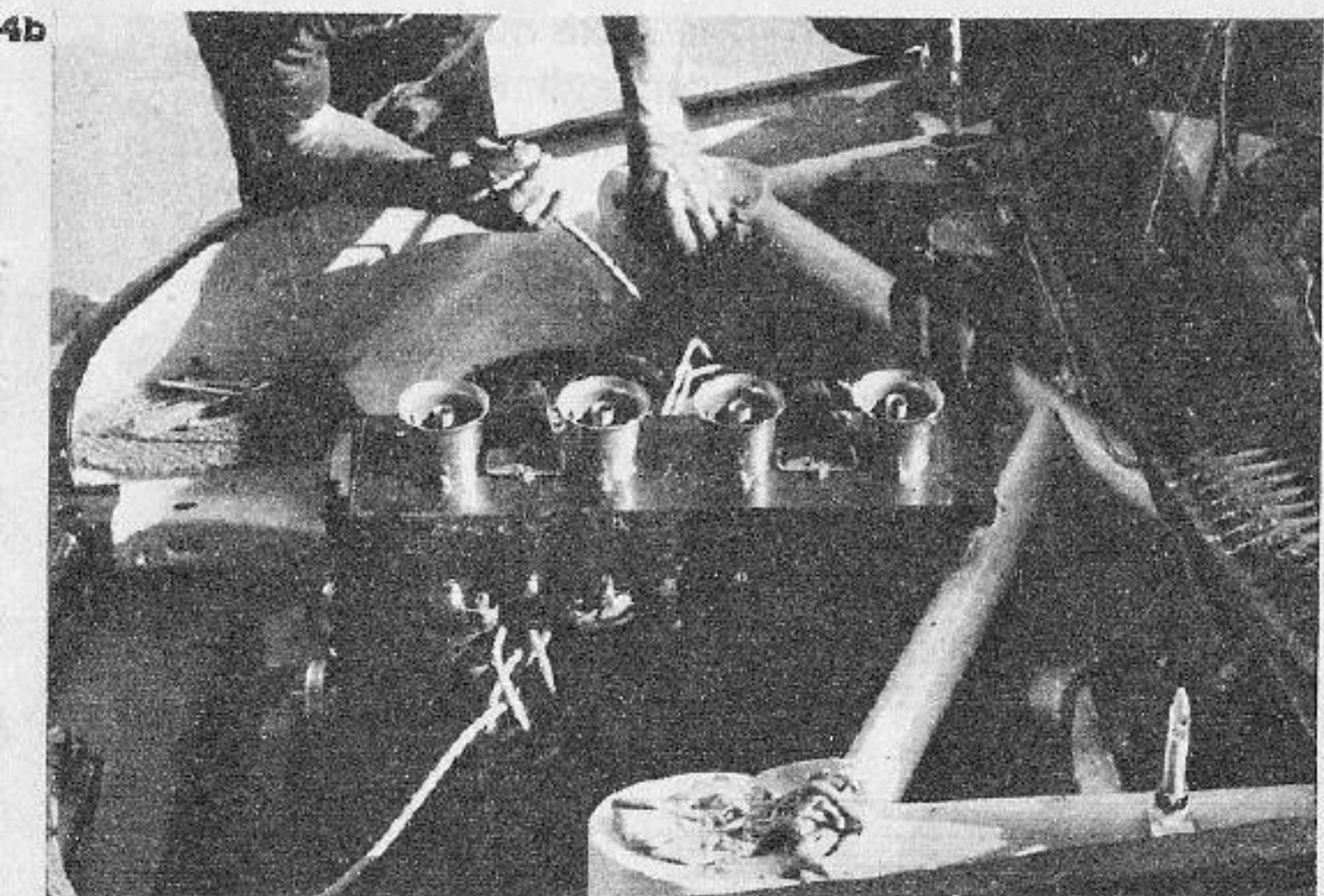
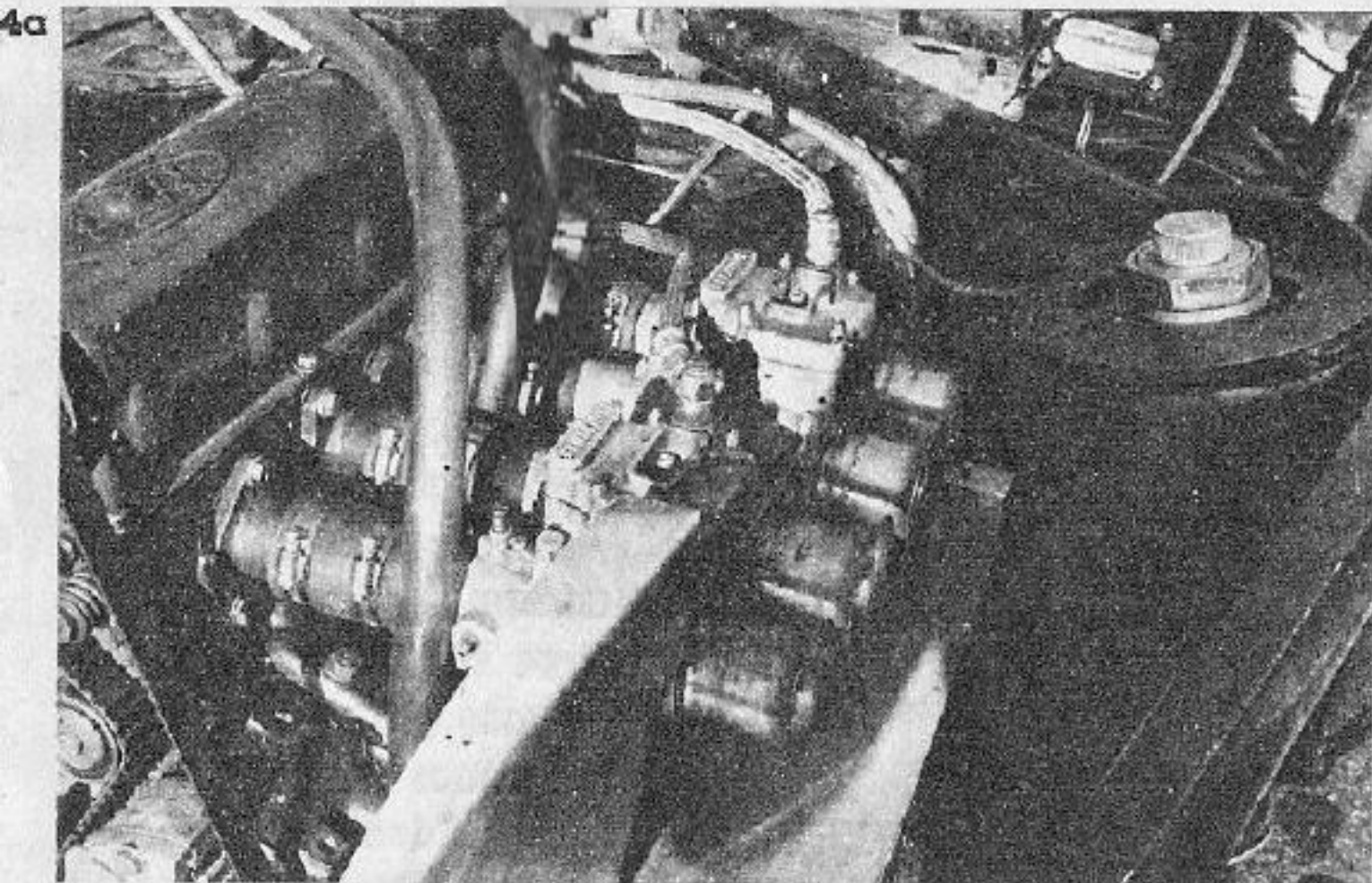
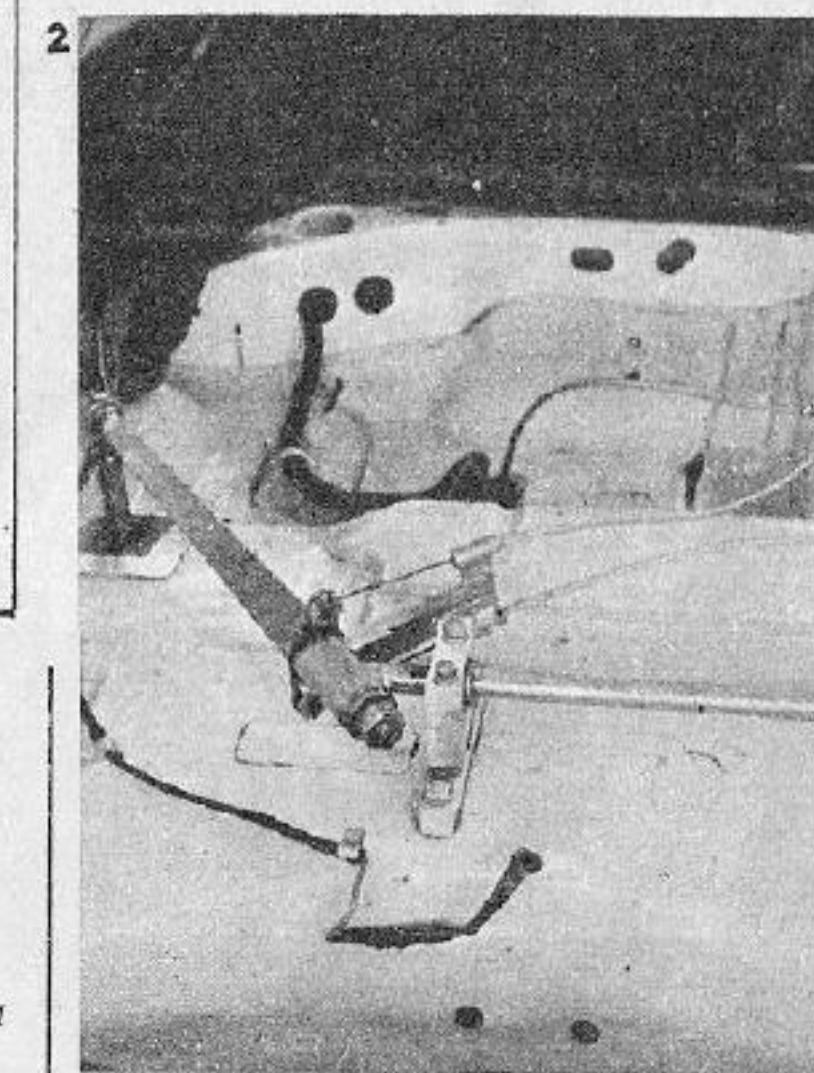
Probablemente la Sierra que marca las diferencias de criterio en cuanto al montaje y el desarrollo de la misma, sea la que utiliza René Zanatta en el equipo de Carlos Akel. Este auto responde a un estudio integral realizado por Ford Alemania para los autos de la marca que compiten en Turismo en Europa. Dicho estudio fue enviado a la Argentina, y Akel lo-

mó prácticamente al dedillo el mismo y lo trasladó a la práctica. De tal manera la coupé mantiene casi inalterable su línea original, es mucho más liviana. La distribución de pesos indica un 25 por ciento sobre cada rueda, la caja y la posición del piloto están desplazados bien hacia el centro del auto, y tiene otras innovaciones que ilustran las fotos, como ser pasarruedas

muy grandes adelante para desplazar rápidamente el aire caliente que circula por debajo del vehículo y de los frenos.

Las "toberas" en la salida de los guardabarros traseros al mismo efecto (1a) adelante, integradas a un pequeño carenado de las ruedas, que acompaña la forma del pasarruedas.

También las tomas de aire delanteras para los carburadores y para los radiadores (foto) están ubicadas en la posición donde originariamente van los faros del auto, ya que en la parte frontal se respeta totalmente la línea básica del coche utilizando incluso un capot como el original pero de fibra con costillas de carbono, muy liviano. Sin duda que es un auto del cual se debe esperar la evolución.



SERIE DE FOTOS Nos. 1

1a. Conjunto de disco de freno y calíper delanteros de la coupé de Mario Gayraud, que son dobles y ventilados tal como en la generalidad de la categoría.

En el centro se aprecia la maza diseñada por el "Polaco" para usar una tuerca central a fin de ajustar la rueda.

1b. Este es el conjunto freno, amortiguador, parilla de suspensión, portamanzas, extremo de dirección y regulador de la barra antirrollido delantera, del auto de Angel Baril. Los frenos son A.P. Racing Lockheed. Los discos son de Audi Quattro de Rally, y los calíperes de Williams FW07 de F.1. El amortiguador es programable Deltabro, de fabricación nacional.

1c. Esta es otra toma, desde otro ángulo, del conjunto delantero de la Sierra de Gayraud. Allí se aprecia en primer plano (en la derecha interna) la "cuchilla" que, pivotando sobre la rótula vertical, produce el movimiento de la barra antirrollido para ablandar o endurecer la misma, y que es accionada manualmente por el piloto desde el habitáculo.

1d. Con este conjunto de parilla, amortiguador, disco y calíper, se puede ver también la "cuchilla" de accionamiento de la barra (es la que sale hacia la izquierda en diagonal) por debajo del tubo de refrigeración de los frenos.

Estos calíperes y discos fueron diseñados y contruidos por Juan Carlos Pianetto para el auto de Pontorero, junto con todo el conjunto de bombas y depósitos de fluidos.

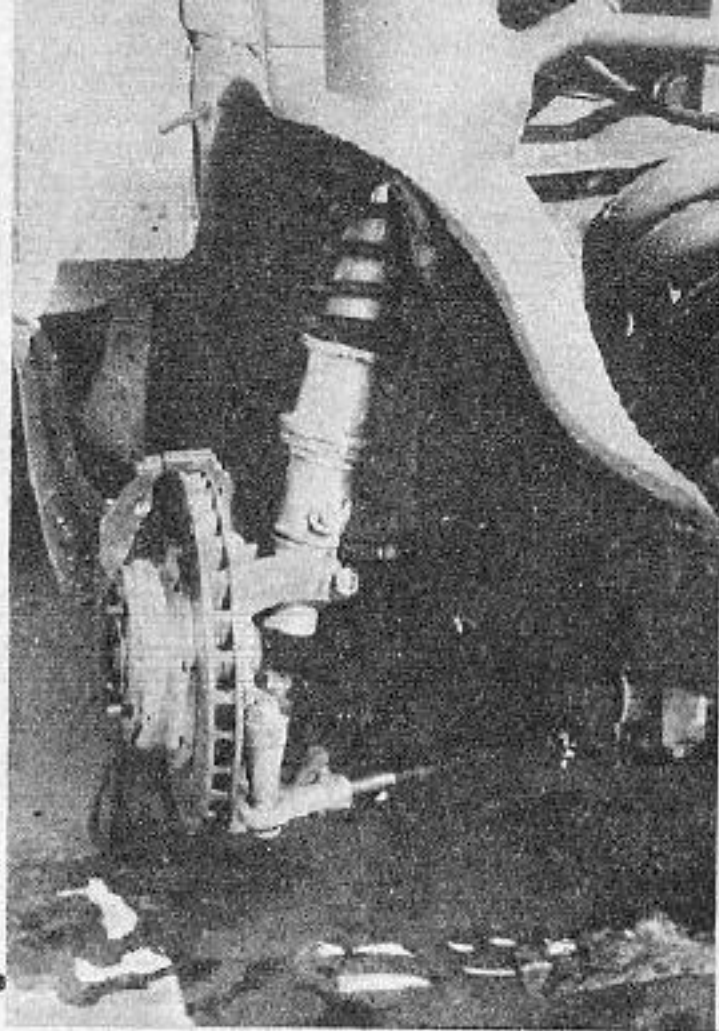
2. En el interior de la Sierra de Jorge Omar Del Rio se aprecia el dispositivo de ubicación de la barra antirrollido trasera con su conjunto de "cuchillas", y la fijación de los cables de acero con los cuales se comanda la regulación de las mismas.

3. La caja que se ve en primer plano, es la reguladora de la dureza de las barras antirrollido tanto adelante como atrás.

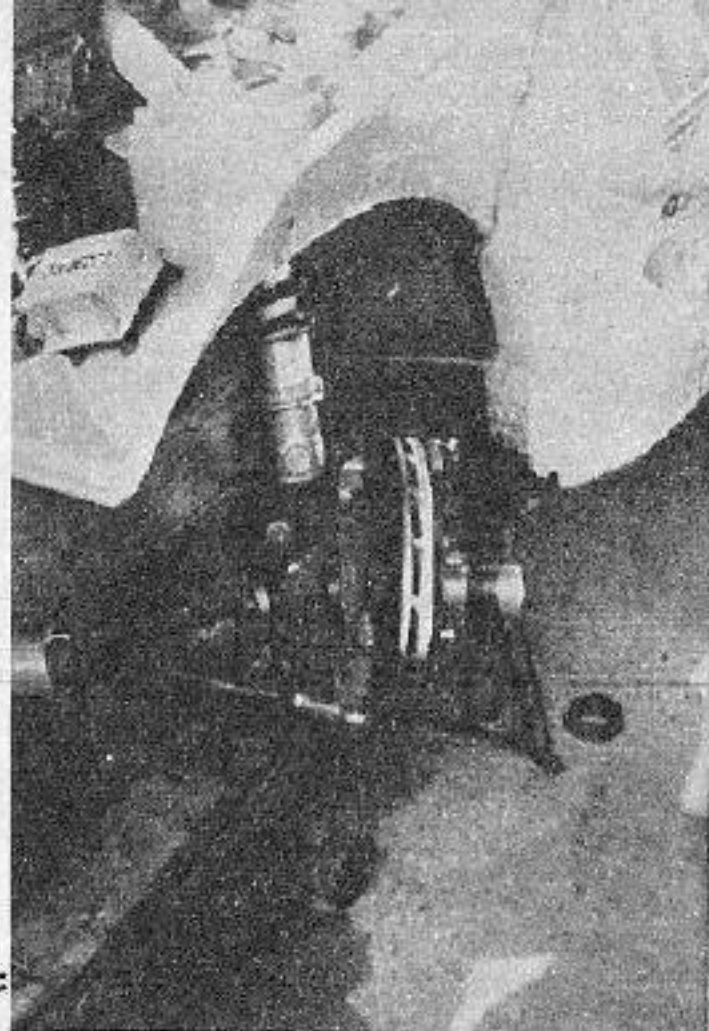
Como se puede observar, tiene dos palancas con 10 puntos de regulación. La palanca más cercana a la builaca de Alfredo Pisandelli es la que regula la barra delantera, tal como lo indica la letra "D" al extremo de la ranura y el cable de acero que va hacia esa zona del vehículo. En la parte trasera de la caja se puede ver el cable que parte hacia atrás y es comandado por la palanca externa.

La "perilla" redonda que está detrás y abajo, casi rozando la builaca, es la que sirve para transferir el poder frenante hacia adelante o atrás, y se opera girando la misma en uno u otro sentido.

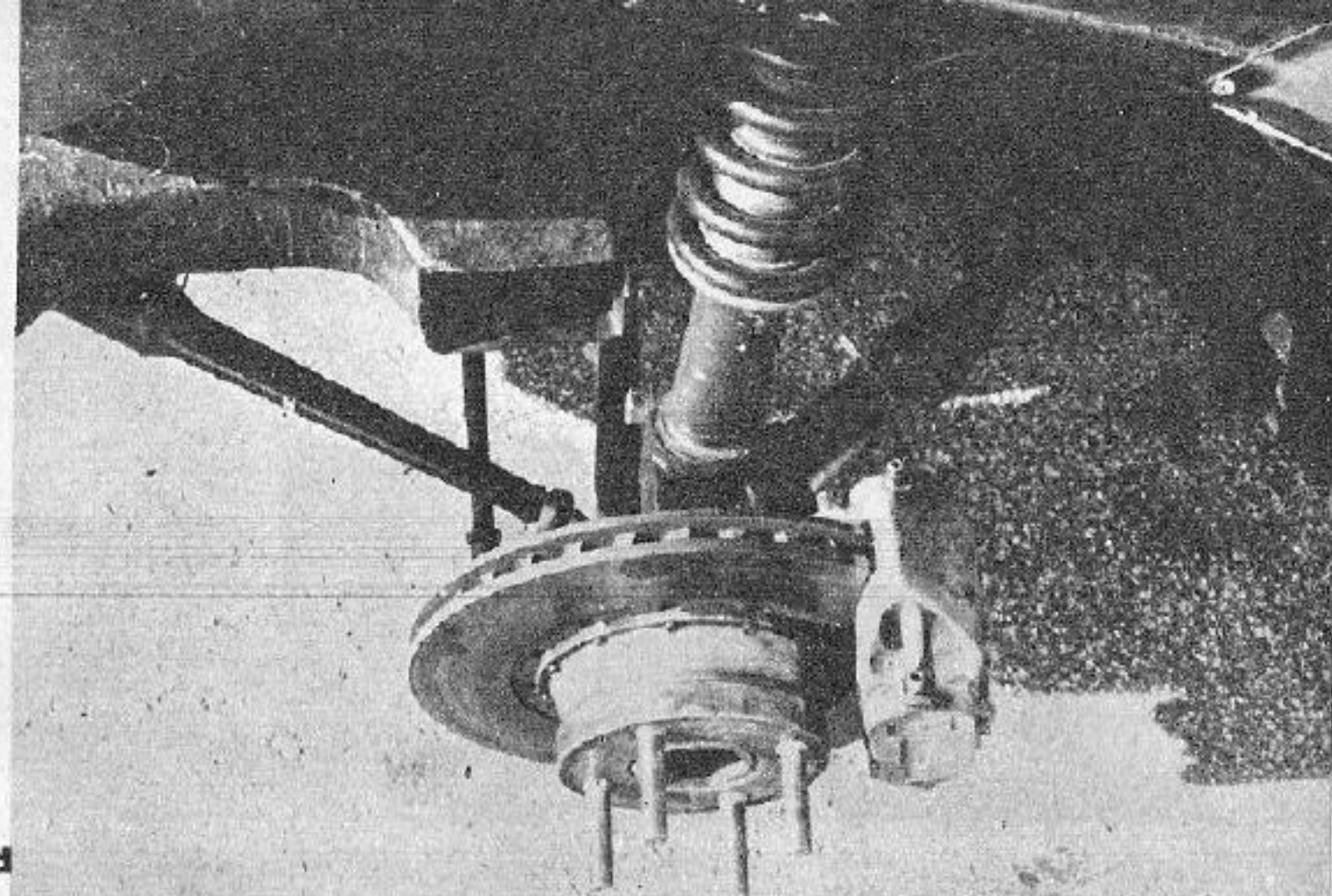
Todos los movimientos apuntados los puede realizar el piloto desde adentro del auto y con el mismo en movimiento. Es decir que se pueden regular el poder frenante de ambos frenos y la dureza de las barras, según sea el tipo de circuito y de curvas a negociar.



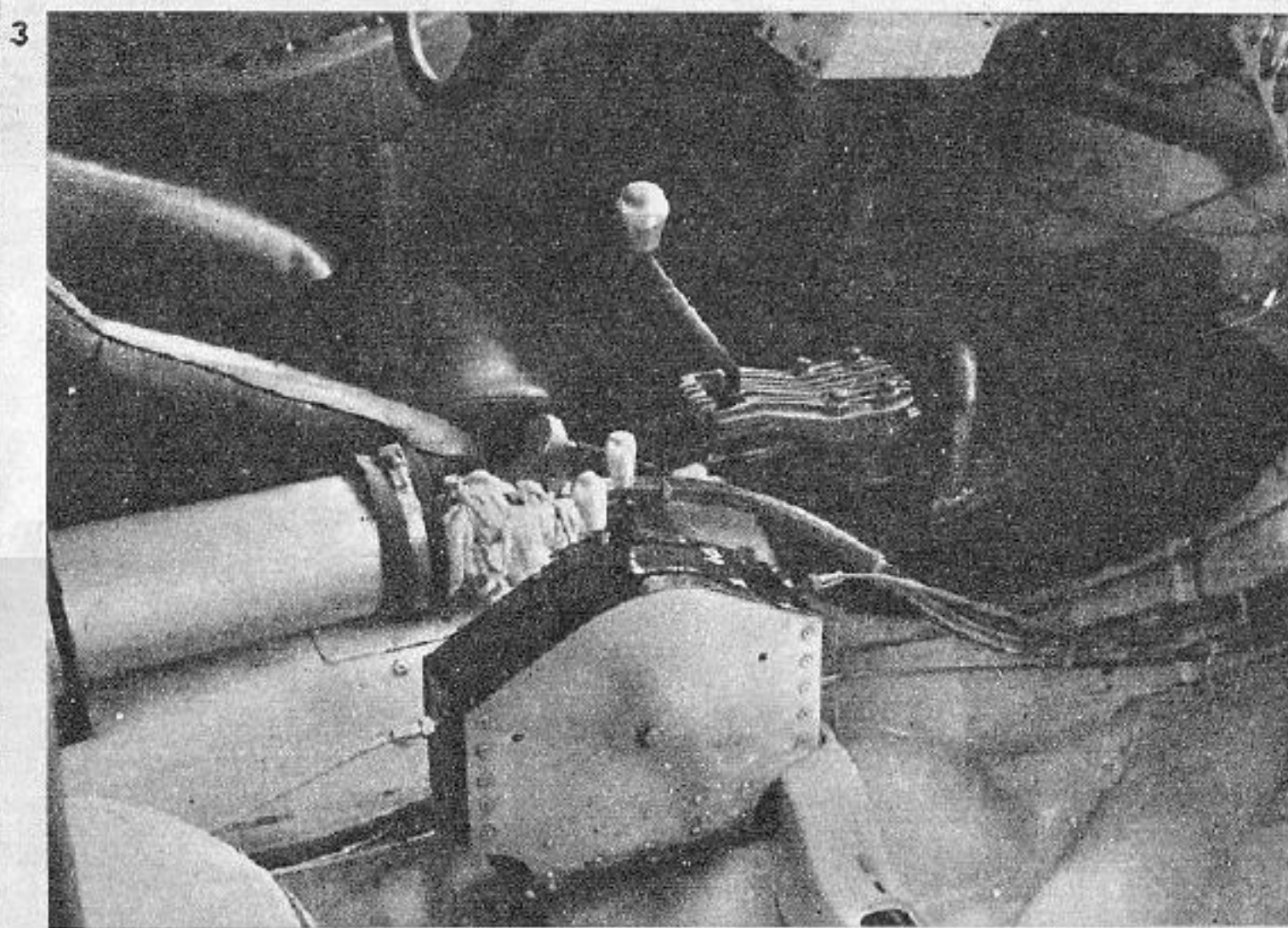
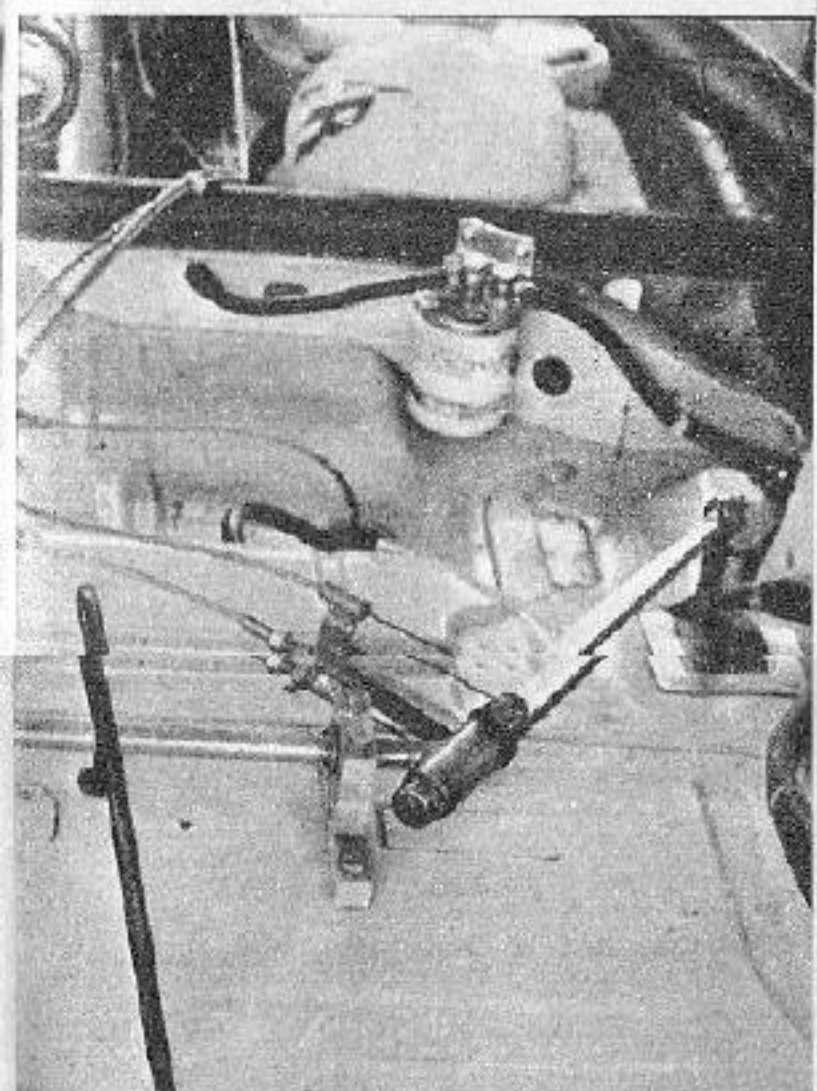
1b



1c



1d



3

4a. Estos son los carburadores horizontales fabricados por Benavidez y que utiliza la Sierra de José Miguel Pontonero.

El "Negro" los tiene de 44, 46 y 48 mm de diámetro, y los varía según las necesidades de cada circuito.

Estas las coupés del equipo de Del Campo y las de Akel, tienen carburadores dispuestos en forma similar.

4b. La batería de carburadores que muestra la foto era de las más comunes en la categoría. Son Weber IDA de 48 mm con la identificación 141 55, y los utiliza José Miguel Hérczeg en sus coupés.

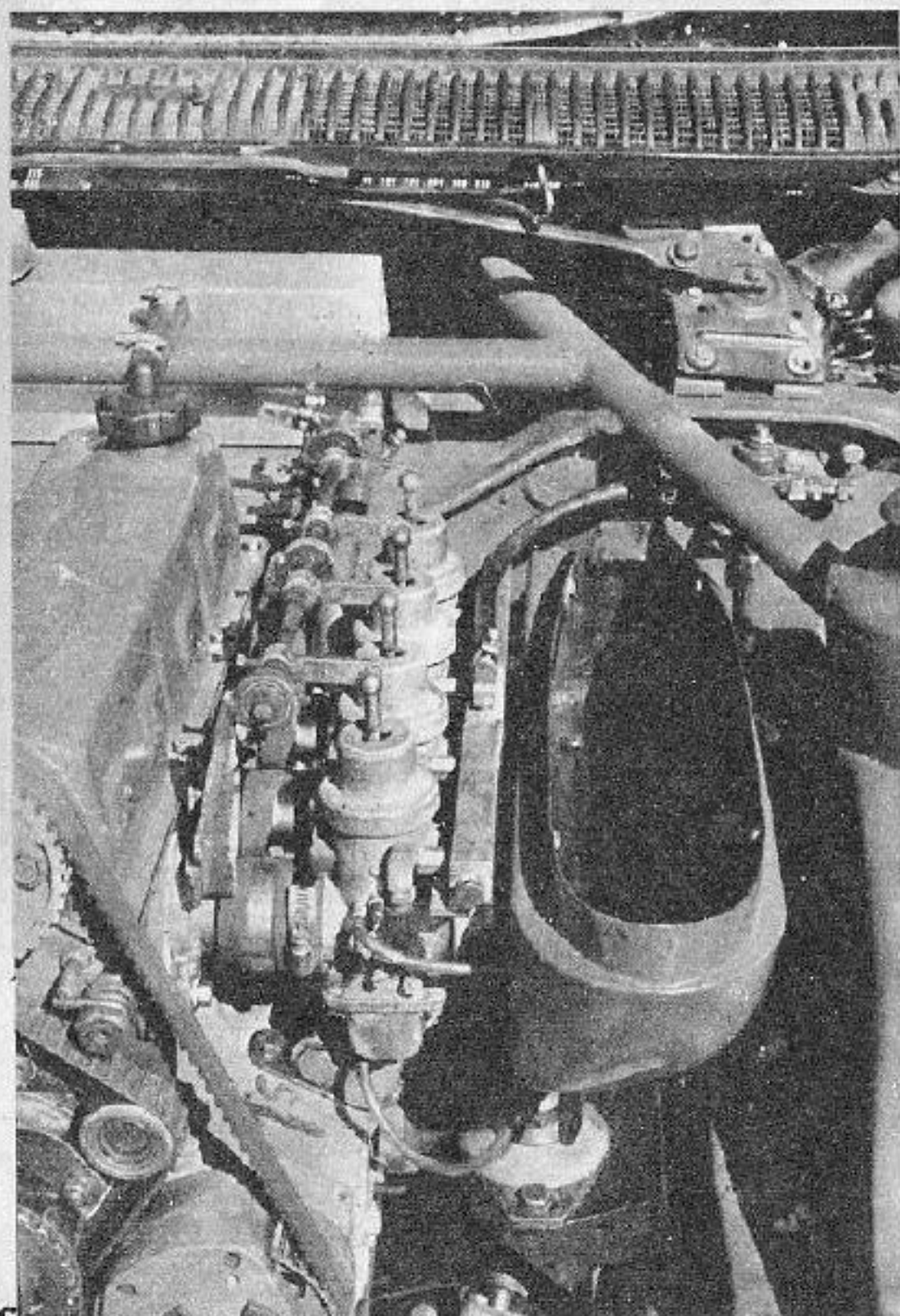
También se aprecia la ubicación del distribuidor Dulbecco, por debajo de los carburadores en la foto. El encendido es todo de la misma marca y en este caso está colocado en su ubicación original; en otros autos, por ejemplo en las de Santagalla (Baldinelli), Akel (Pisandelli, Del Río y Zanatta) y Del Sur Competición (Del Campo y Banfi), va de frente formando parte del sistema de distribución.

De esta manera se evita la utilización del eje que comanda el distribuidor, ya que el mismo es directo.

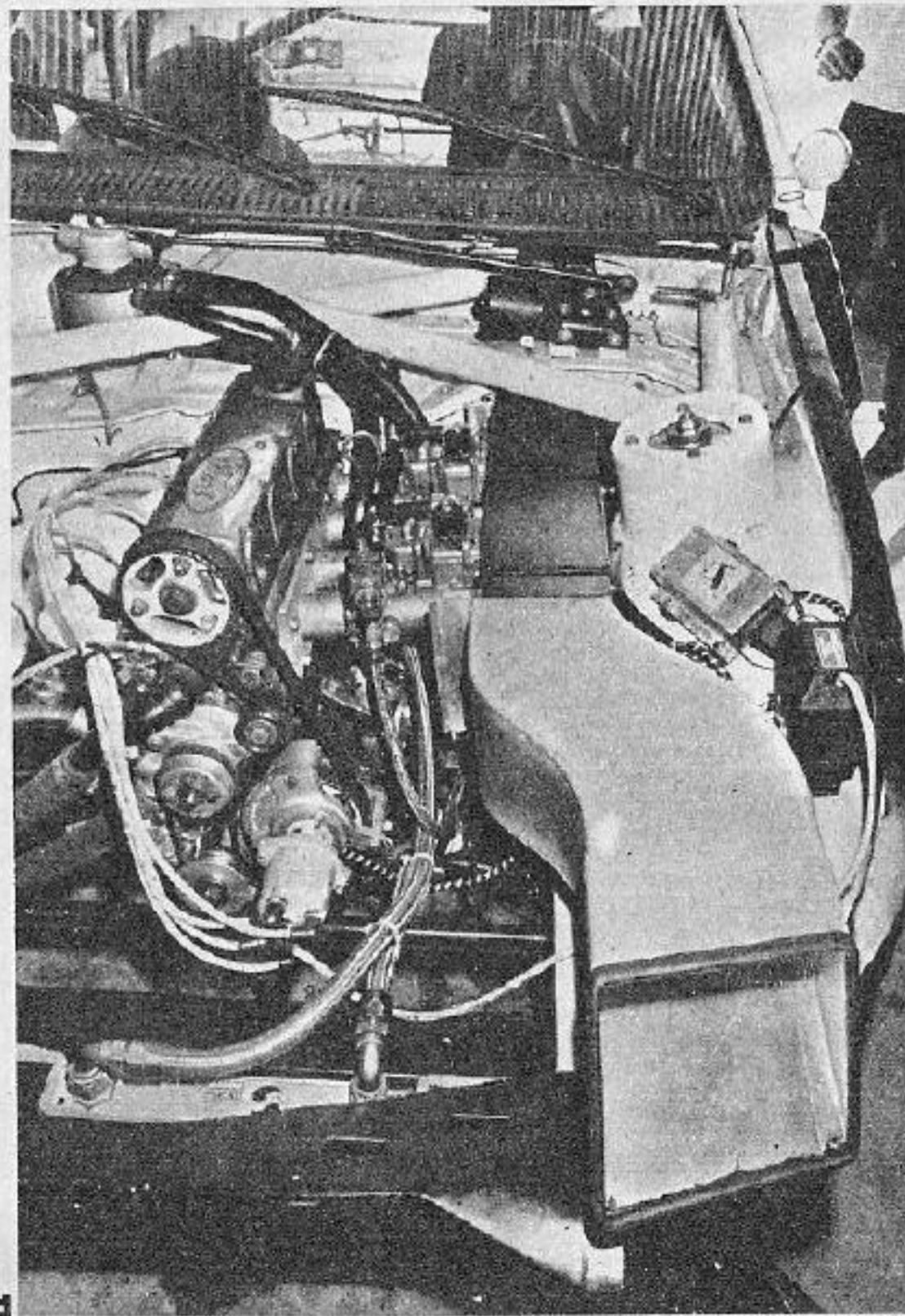
Cuando esto sucede, generalmente en el lugar original se coloca la "trapa" de comando del cuentavueeltas del motor.

4c. Qué extraños son, ¿no? Estos carburadores horizontales son de origen japonés, su marca es Mikuni y sus medidas 40 ó 41 mm. Los utiliza Souza Martínez en los vehículos de Banfi y Del Campo; en el caso del primero, tienen el sistema original de "corinas", mientras que en el auto de Gerardo fueron modificados y son de "gullotina" al estilo de los sistemas de inyección.

4d. Esta es la batería de carburadores Weber horizontales DCO de 55 mm que utilizan —desde la carrera de Pigné— los autos de Carlos Akel, con toma de aire proyectada hacia adelante por el tubo de aluminio que desemboca en el mismo capot, y que le dan mayor armonía al conjunto. Funcionaron muy bien en el banco, pero no "fueron" tan bien en la pista, habrá que seguir ajustando su puesta a punto.



4c



4d

Enfrente, de arriba hacia abajo, observamos cuatro coupés Ford Sierra XR4 bien diferentes entre sí, lo que nos permite apreciar la variedad de "interpretaciones" que el modelo presenta en T. C. 2000: la de Zanatta, "by A.kel", la más moderna; la de Pisandelli, del mismo equipo que aquella y similar a la de Del Rio (aunque ahora ambas dejarán de utilizar la toma del cepo); la de Pontoriere, por Benavidez (la foto es de cuando usaba toma "vertical"), y la de Del Campo, igual a la de Banfi, obra de Souza Marín.



Entrente, de arriba hacia abajo, observamos cuatro coupes Ford Sierra XR4 bien diferentes entre sí, lo que nos permite apreciar la variedad de "interpretaciones" que el modelo presenta en T.C. 2000: la de Zanatta, "by Akel", de concepción eminentemente "europea", la más moderna: la de Piscinelli del mismo equipo que aquella y similar a la de Del Río (aunque ahora ambas dejarán de utilizar la toma sobre el capot); la de Pontiero, por Benavidez, la foto es de cuando usaba toma "vertical", y la de Del Campo, igual a la de Banli, obra de Souza Martinez.

5. Esta es una parrilla de suspensión trasera de coupe Sierra, original y así como se la utiliza en T.C. 2000. En la zona inferior se aprecia la ubicación de los bujes de anclaje de la misma, más arriba se ve la base donde asienta el espiral. En la parte superior se aprecia una pequeña "oreja" donde toma la base inferior del amortiguador. El orificio de generosas dimensiones del sector superior izquierdo es la ubicación de la maza.

6. Estas son diferentes formas de disposición de los radiadores, tanto de aceite como de agua, y sus respectivas tomas y canalizadores de aire. 6 a). El radiador pequeño que está en el centro de la tobera de aire, en posición



horizontal y de frente, es el de aceite de la coupe que hoy usa J. L. Bessone. El canalizador de aire continúa hacia atrás, al vano motor, y desemboca en el radiador de agua, que es el que se aprecia en la toma 6 b colocado en forma inclinada hacia adelante.

Los conductos de metal que salen de la parte inferior de la tobera son los que efectúan la circulación del óleo, mientras que los de goma y metal, combinados, que salen a derecha e izquierda del de agua, son la entrada y la

salida del líquido refrigerante del motor. 6 c. Así están ubicados los radiadores de aceite y de agua, en ese orden, de la coupe de Banli. Los dos en forma horizontal y de frente.

7. Este es el eje trasero de las Sierra. En las orejas grandes exteriores toma uno de los anclajes de la parrilla de suspensión, mientras que en las del centro toma el núcleo del diferencial.

COMO ES UN T.C. 2000

El reglamento técnico del Turismo Competición 2000 establece una gran libertad en los trabajos que se pueden realizar sobre las unidades en todos los rubros, y son muy pocas las restricciones al respecto.

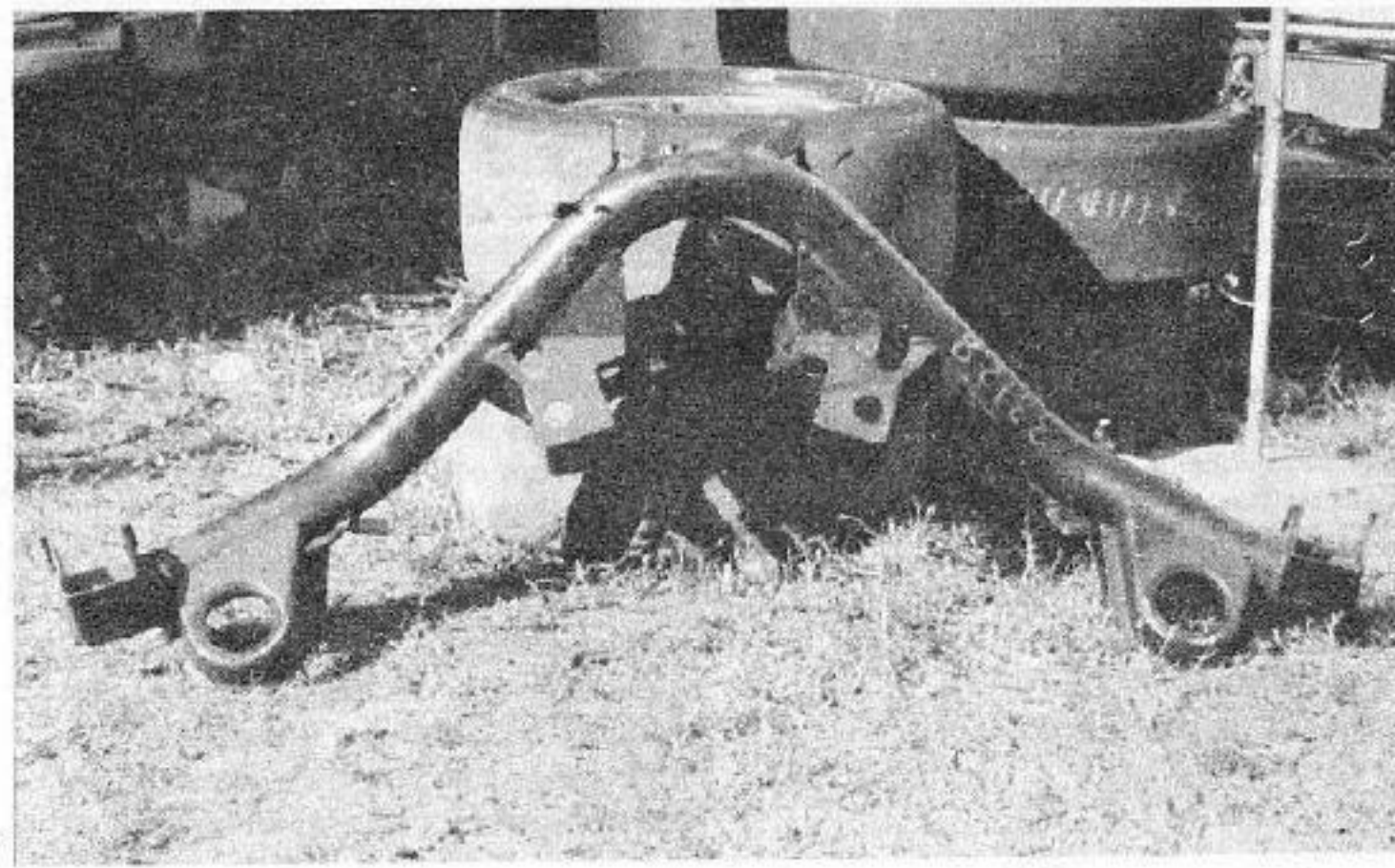
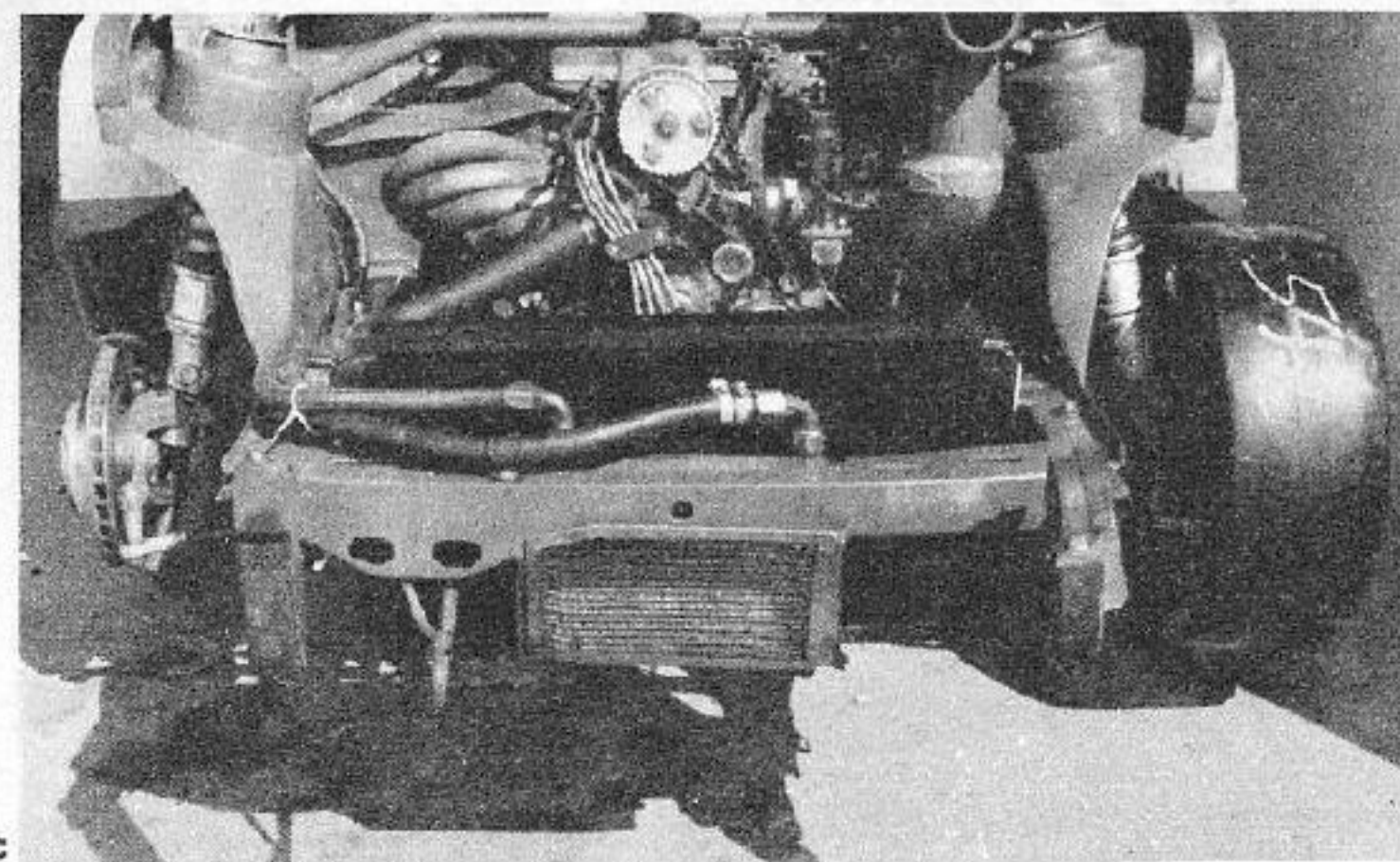
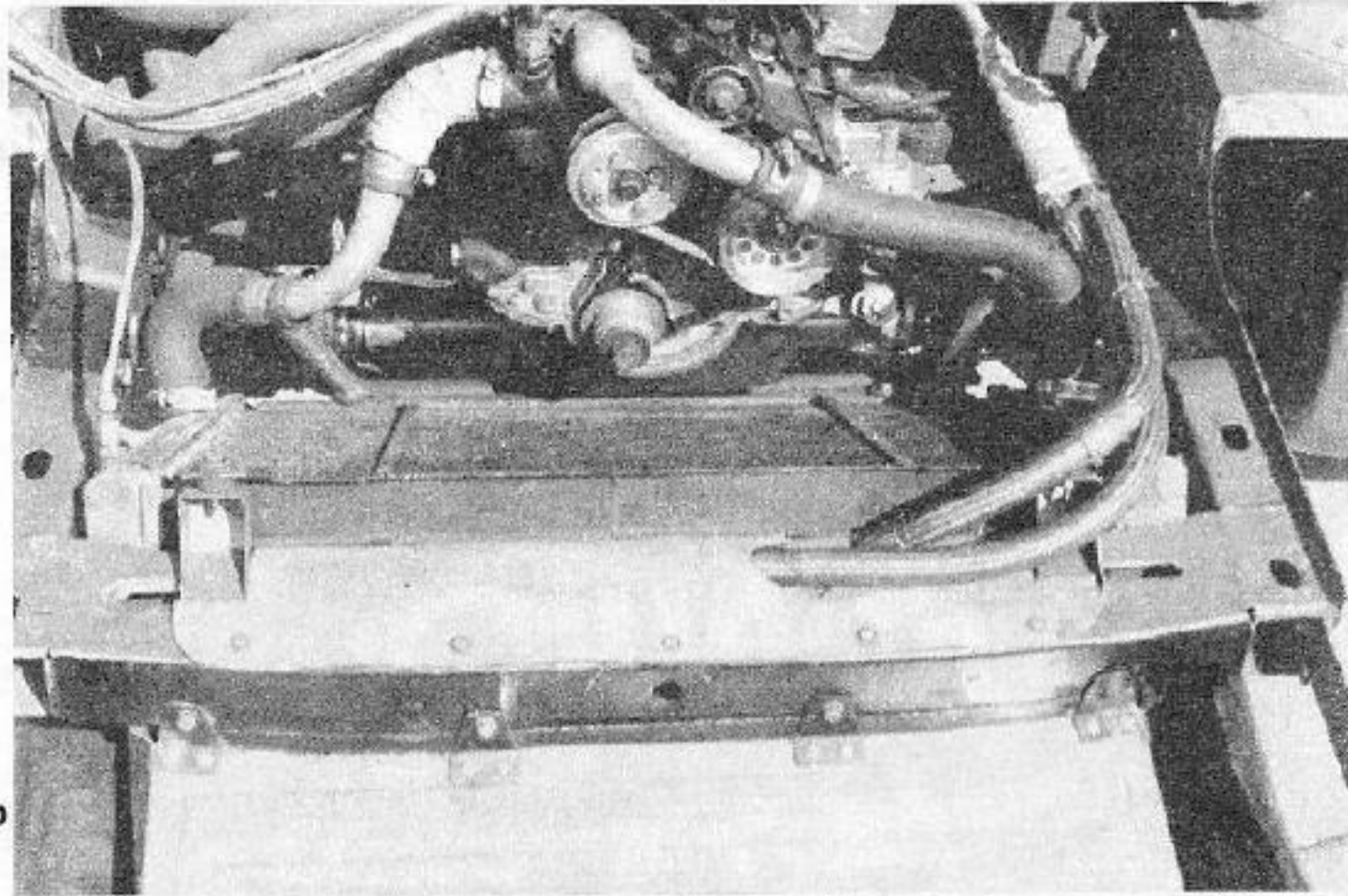
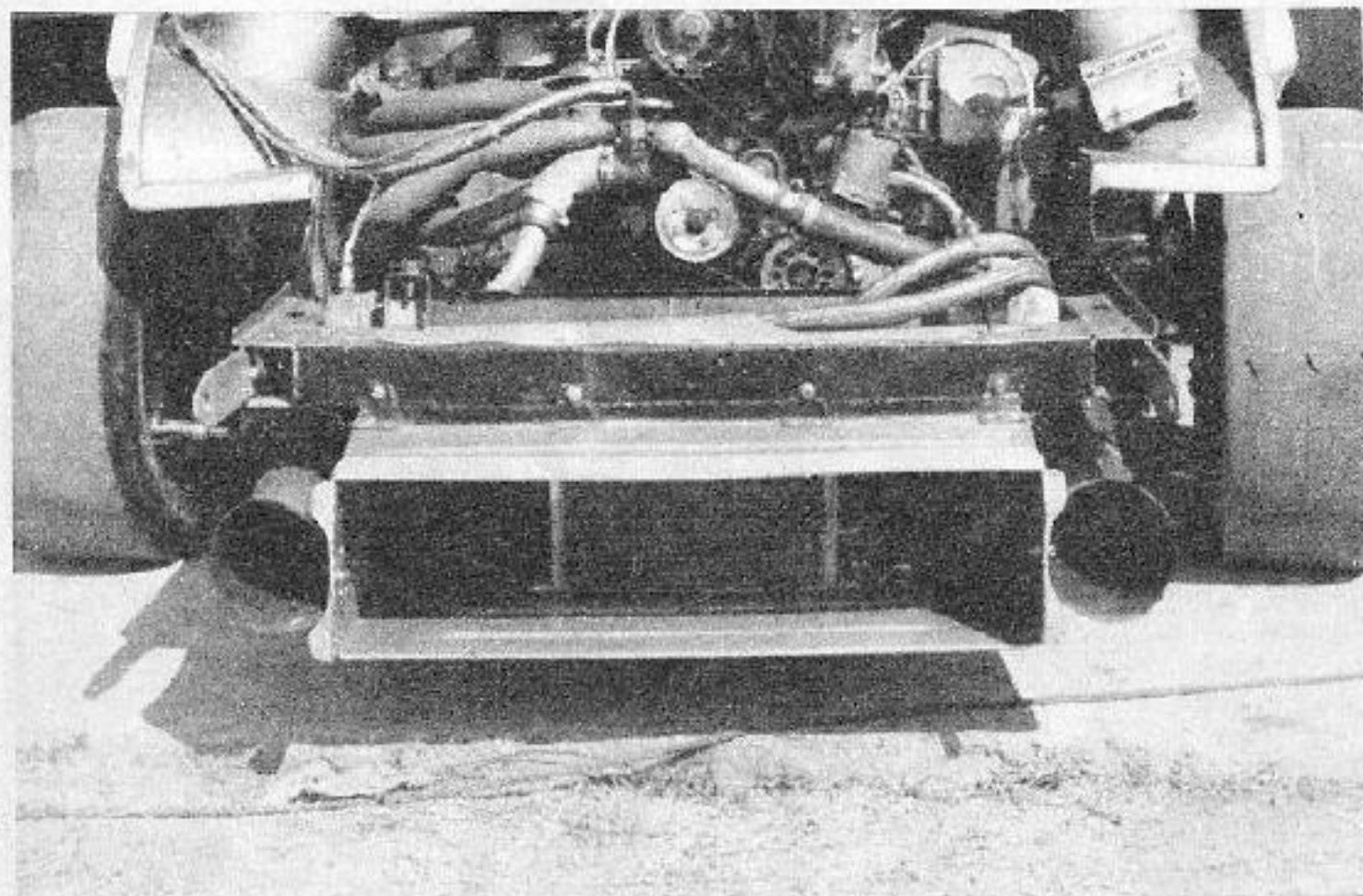
MOTOR: El block debe ser el original del auto, respetando también el modelo del mismo y no sólo la marca. La tapa de cilindros también debe ser la del vehículo, sin cambiar la inclinación de válvulas ni bujías, permitiéndose el relleno de las cámaras de combustión.

La admisión debe mantener también la forma original, aunque pueden ser pulidos los conductos, y el árbol de levas es libre, si bien también debe mantener la posición original.

CARBURACION: Es libre totalmente, estando restringido sólo el uso de inyección.

CHASIS: El tren delantero es libre, pero debiendo mantener los puntos de anclaje originales de fábrica de las parrillas y también el sistema. En lo que se refiere a la trasera, es libre en diseño y anclajes, con la obligatoriedad de tratar de mantener el sistema de palier flotante como elemento de seguridad. No están permitidas las cajas-puente.

CARROCERIA: Debe ser la homologada por la fábrica y producida por lo menos por un año continuado. Debe mantener la estructura original del torpedo hacia atrás, permitiéndose sólo el agregado del postizo de los guardabarros traseros de plástico y la tapa del baúl del mismo material. En cuanto a la trompa, es de diseño libre.

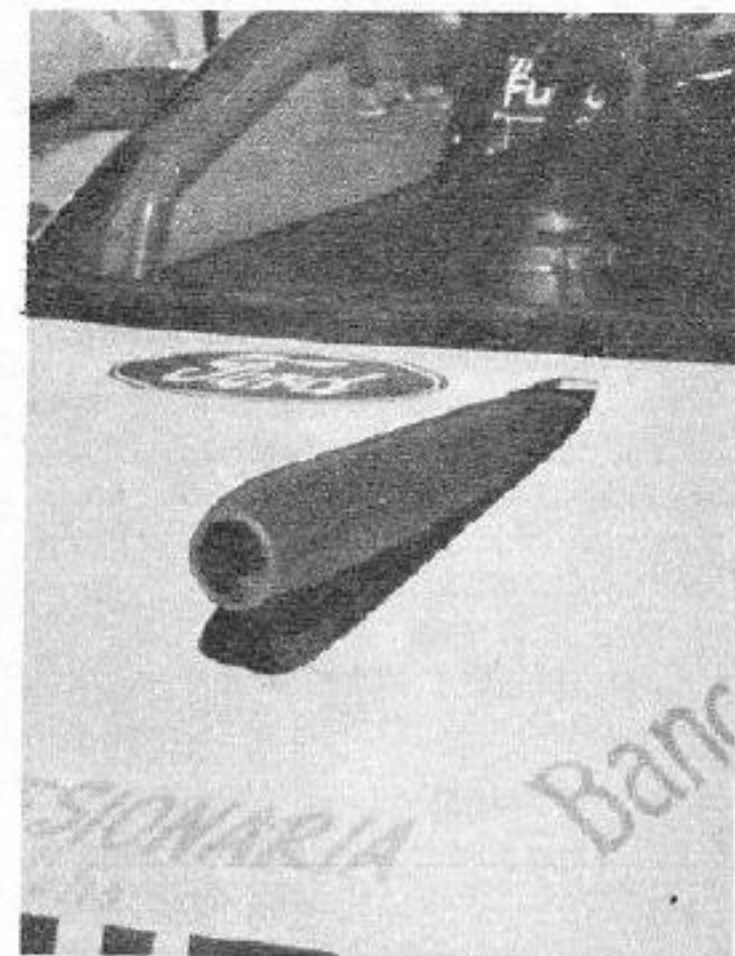




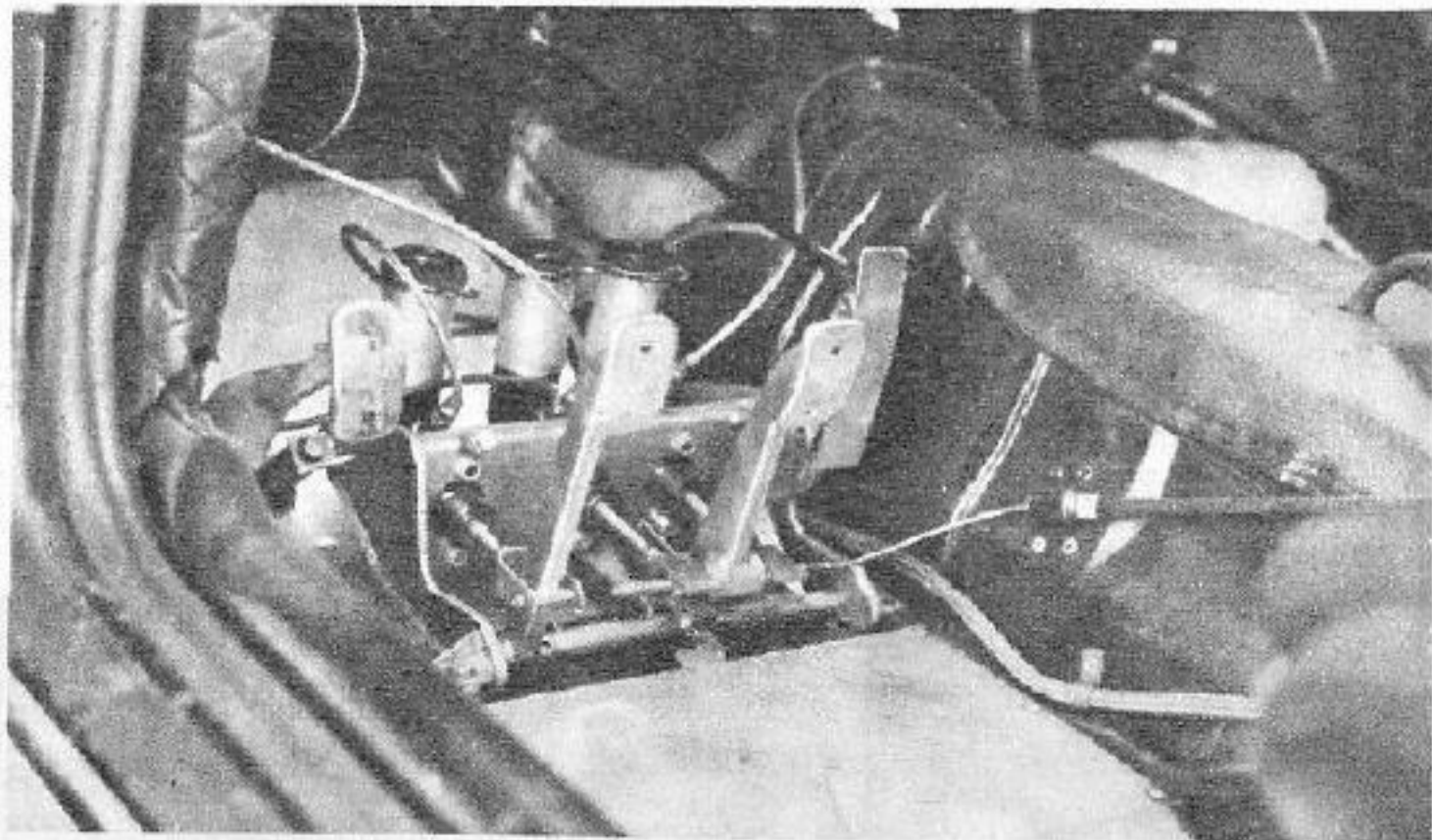
8a



8b



8c



9



10a



10b



10c

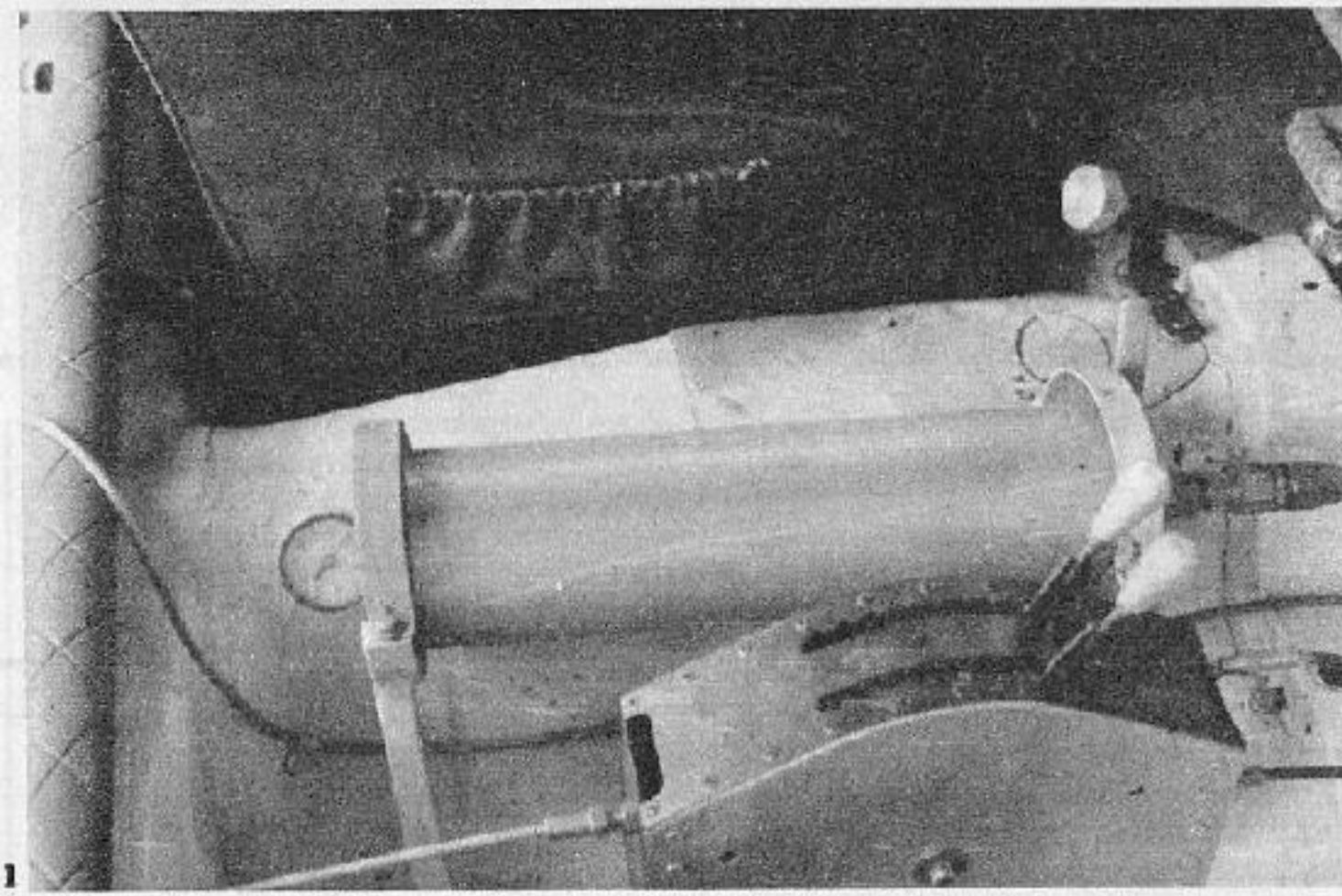
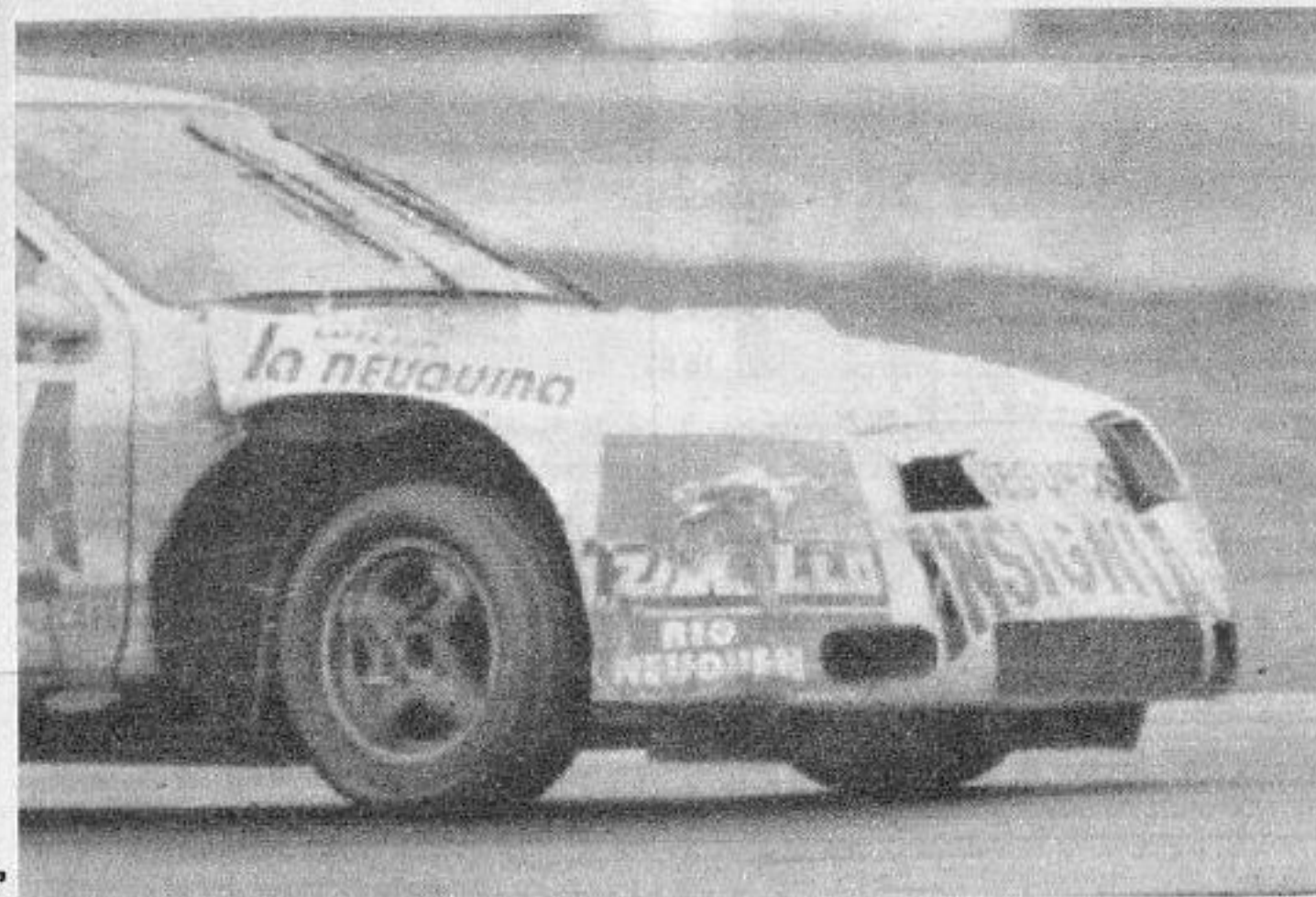
8. Las tomas dinámicas de las Sierra son todas diferentes en sus construcciones. En la foto 8a se aprecia la pequeña toma del coche de Bessone. La 8b muestra la toma NACA (flecha) con canalizador, que Juan Carlos Benavidez le practicó al capot para que el aire acceda a los carburadores horizontales que vemos en (4) 8c. Esta pequeña y estilizada toma es la que Souza Martínez diseño para que las utilicen Banfi - es su auto - y Del Campo. 8d Esta rejilla que se aprecia en primer plano es la toma por la cual Carlos Akel canaliza el aire hacia los carburadores Weber horizontales que usa en la actualidad.

9. Esta es la pedalera, muy artesanal y liviana, que utilizan la mayoría de las Sierra de la categoría. En este caso es la de Pontonero y se observa en ella la prolijidad de la mano de obra de Juan Carlos Pianello. ¡No, no voyan a creer que "Pepe" maneja con 4 pedales! Usa solo tres, como todos. El de la izquierda es fijo y solo se utiliza para apoyarse en él cuando se va virando muy rápido, a fin de evitar desplazamientos de los miembros inferiores por la inercia. El cable que llega a la base del pedal de freno es el de regulador de transferencia de poder frenante de un tren a otro. Detrás de la pedalera se ubican los recipientes del líquido de freno y ombraque y entre ellos y la base de los pedales están las



EL PESO Y LA POTENCIA

Los motores de las coupés Sierra tienen una potencia, según los distintos preparadores de la marca, que oscila entre los 200 y los 220 HP. Probablemente los que mayor potencia eroguen sean los motores que giran a un régimen más alto de revoluciones—Herceg y Benavidez, a 9.000 rpm—, si bien ello es muy difícil de establecer ya que nadie brinda datos exactos y concretos al respecto. En lo que se refiere al peso de las unidades, las mismas están entre los 1.000 kilos que establece como mínimo el reglamento de la categoría, y los 1.040.



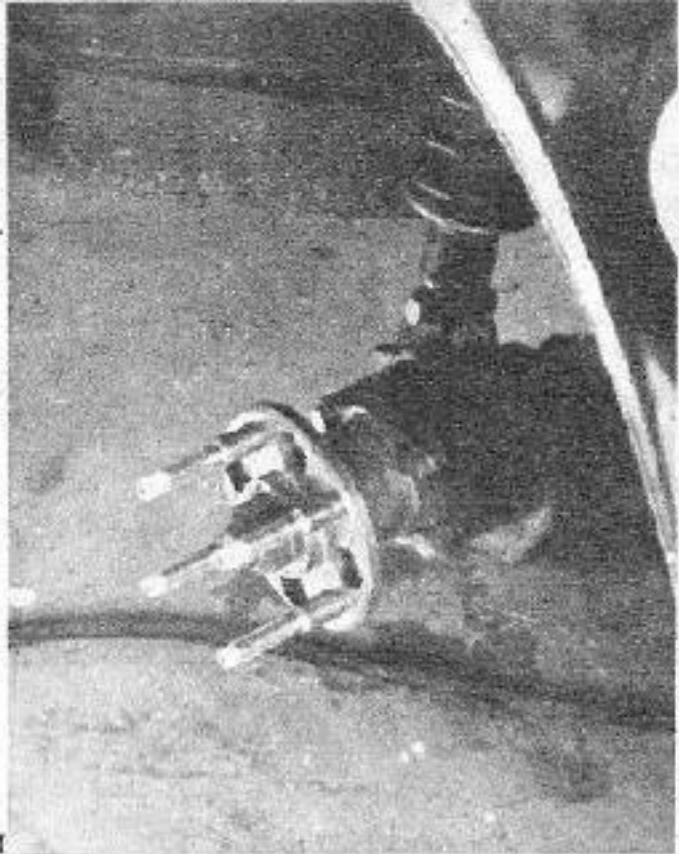
bombas, de los cuales asoman los ejes que pivotan en los mismos.

10. En materia de trompas los criterios de los preparadores de la categoría son de lo más variado. Por ejemplo los autos del equipo Del Sur Competición (foto A) han respetado casi en su totalidad la línea original de las Sierra, tal como lo muestra este enfoque de la de Banit, con el paragolpes y las tomas de aire normales; por ello la posición de los radiadores que visualizamos en 6. B) José Miguel Herceg no sólo tiene un criterio diferente al de Souza Martínez ya que hizo

una trompa envolvente, sino que careno las ruedas y además le agregó un labio interior del mismo material, que es regulable en cuanto a mayor o menor carga dinámica sobre el mismo. C) La teoría de Juan Carlos Pianello es también la de carenar todo, y cuenta con un labio tipo que casi prolonga la trompa hasta el piso para lograr que por debajo de aquél circule la menor masa de aire posible, y el mismo sea disipado hacia los costados de la línea del auto. Al igual que la "ex Tifo Bessone", la de Pontonero tiene orificios de generosas dimensiones para refrigerar los frenos. D) De distinta forma, aunque cumpliendo los mismos objetivos que las dos anteriores, Akel dotó a sus Sierra de

trompas envolventes, pero el labio interior (en este caso, desplazado hacia atrás) es de goma entelada para hacerlo más flexible ante posibles impactos, cumpliendo la misma función de evitar la circulación de aire por debajo del vehículo.

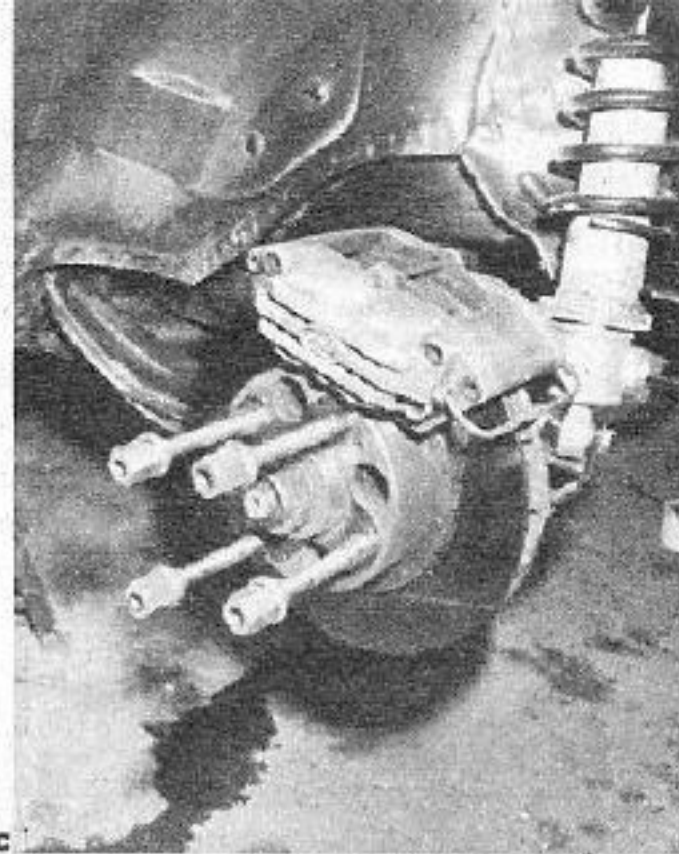
11. Este curioso dispositivo ubicado entre la cañonera y la caja reguladora de las barras, y con un manómetro en la parte posterior, se denomina Acuzcom, lo tienen sólo las coupés de Akel y está destinado a mantener estabilizada la presión de aceite en forma constante.



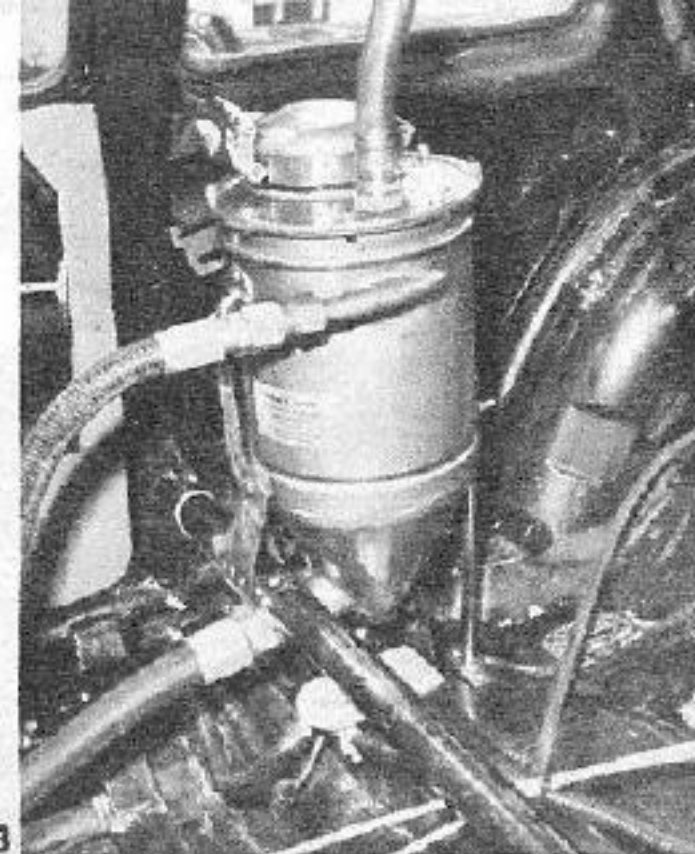
12 a



12 b



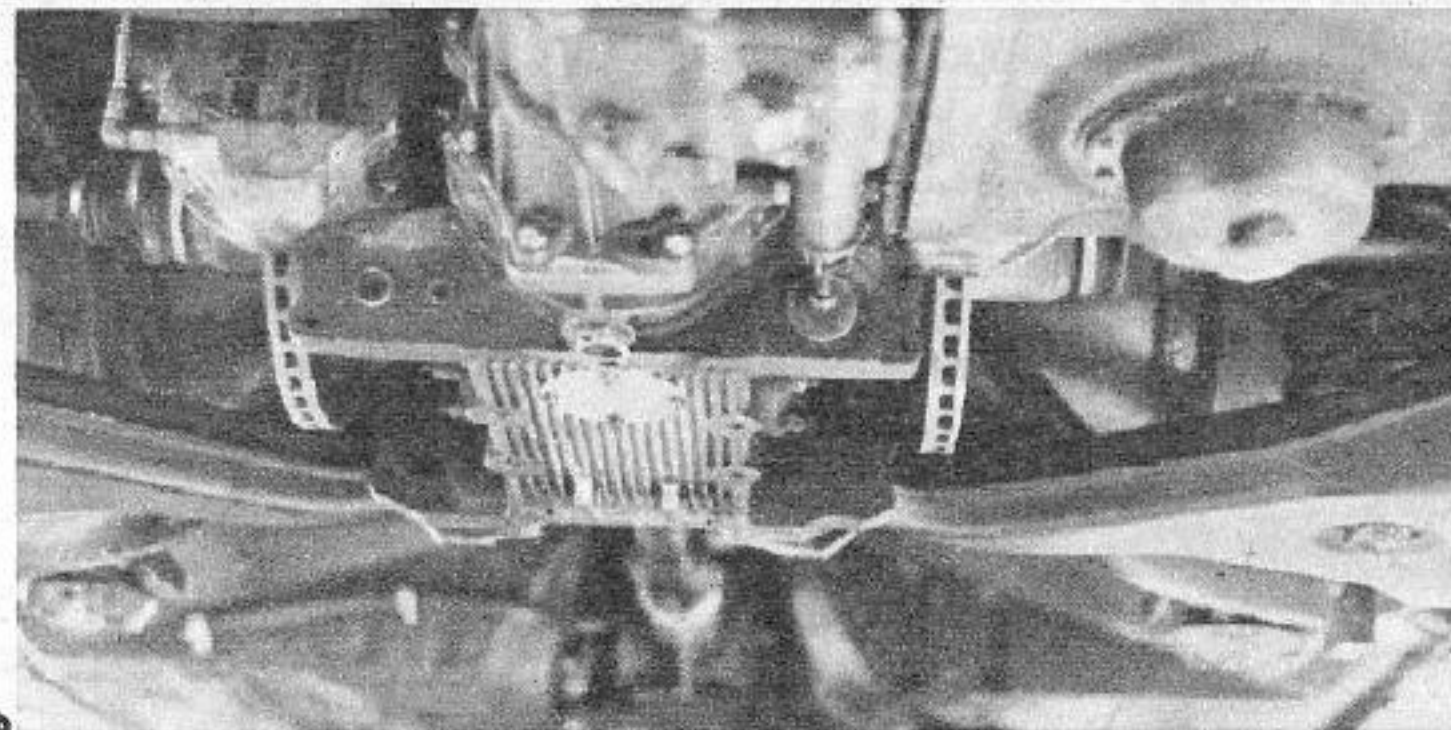
12 c



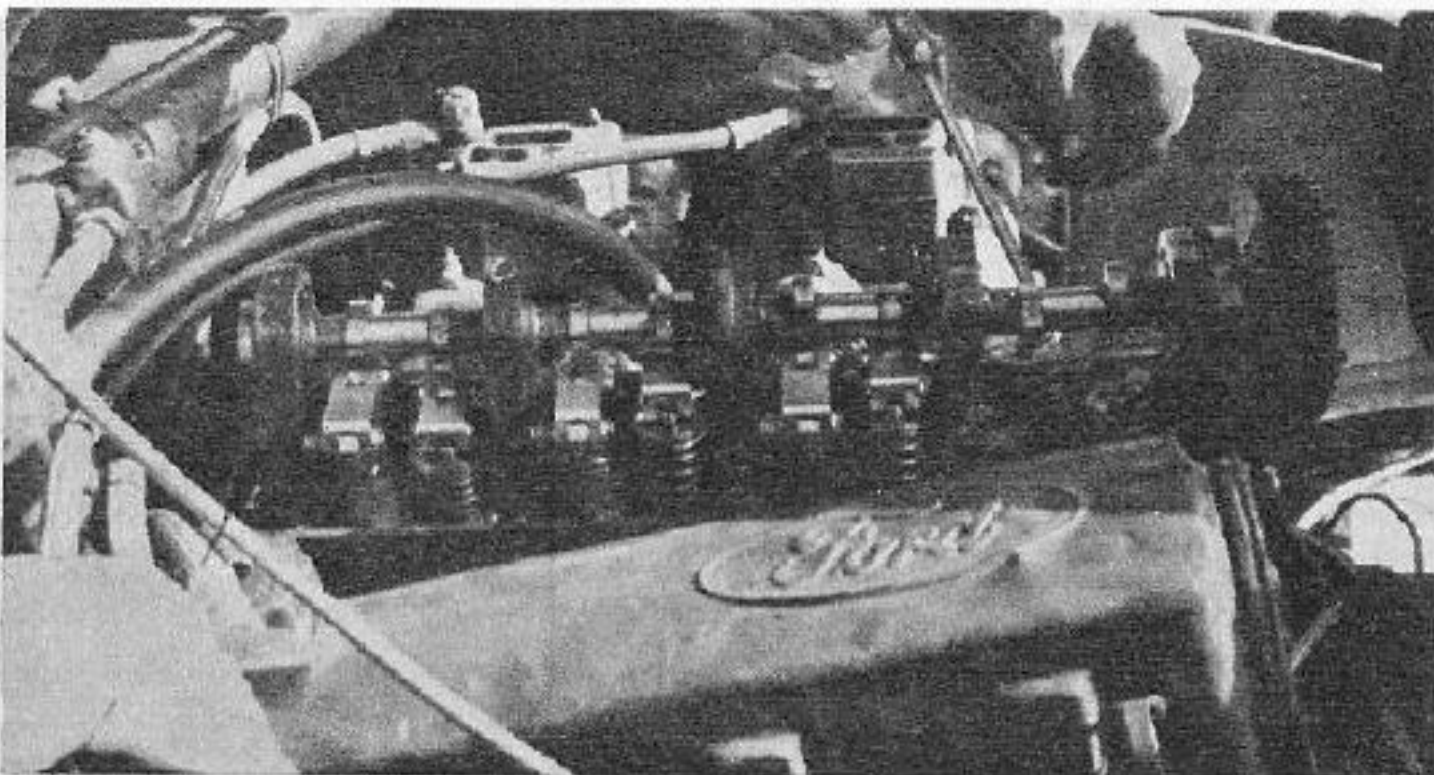
13



14 a



14 b



15



16 a



16 b

12. Estas son las mazas traseras de los autos de Pontiero (foto 12 a) y de Gayraud (12 b). Los dos autos, tanto el de Benavidez como el de Herceg, tienen los frenos traseros internos, por ello no aparecen los discos en ellas. La diferencia fundamental entre una y otra es que la de Gayraud tiene la fuerza central de la llanta, con sus guías correspondientes, mientras que la de Pontiero mantiene los cuatro bulones para montar la rueda.

12 c). Esta es la maza trasera de las Sierra de Akei. El principio es diferente a las demás, ya que tanto Del Rio como Pisandelli y Zanatta, trabajan con los frenos externos, es decir montados en las ruedas, con doble disco refrigerado y un solo caliper de producción nacional.

el que muestra la coupe de Baldinelli en esta toma. El conducto que se observa en primer plano es por donde vuelve el aceite del motor al recuperador; por el que se ubica en la parte inferior va hacia el motor, mientras que el conducto ubicado hacia el techo es por el cual salen al exterior los gases que se generan por la temperatura del lubricante.

14. En materia de cajas de velocidades y puentes de diferencial, existen también algunas variantes pero en general no son demasiadas. Casi todos los vehiculos, con excepción de los de Banti y Del Campo, utilizan caja Saenz y el núcleo de diferencial original, como lo muestra la foto 14 a del auto de Pontiero, que además posee, como se aprecia, los frenos traseros en la salida del diferencial. De la misma forma son los de Herceg y Souza Martínez, mientras que los de Akei y Santagatta los tienen en las ruedas. Aquí la diferencia fundamental está en las coupés de Roberto Del Campo, ya que en materia de frenos los de Quilmes tienen de Ligier de Fórmula Uno, también colocados en la salida del núcleo como lo muestra la foto 14

b. Asimismo se puede observar que la cola de la caja y el núcleo del diferencial son diferentes en este caso: ello es porque estos autos tienen una caja Hewland FG400 con capacidad para 6 marchas, de las cuales se utilizan sólo 5 como marca el reglamento de T.C. 2000. Esta es una caja de las que empleaban antiguamente los Ligier-Matra de F1, esto en el diferencial, ya que en el comando de marchas de la caja en sí, utilizan, como todas las demás coupés, la caja que hace Saenz, que es la más efectiva que se conoce.

15. Desmontada la tapa de válvula de una de las Sierra, se observa el tren de válvulas con el árbol de levas a la cabeza. Los balancines que se ven en "primer" plano son a rodillo, fabricados en dural forjado y mecanizados posteriormente. El árbol de levas trabaja en forma directa sobre el rodillo central de cada balancín. Este sistema lo utilizan la mayoría de los autos de la categoría. Las pequeñas manijas que están trabajando y traían de "pesar" un trozo de un resorte de válvulas que se rompió, son las del "Negro" Benavidez.

16. En materia de ruedas o llantas los criterios también están divididos. Hay dos productores que proveen a la categoría, Estilo Ruedas y Ruedas Argentinas. El primero, tal como muestra la foto 16 b, entrega las tradicionales de cuatro rayos y cuatro fuercas como se aprecia en el auto de Pisandelli, mientras que el segundo, además de hacer las tradicionales, también fabricó, a pedido y con el diseño de José Miguel Herceg, estas llantas de fuerza central que usan las coupés del "Palaco" (foto 16 a). Ninguno de los dos sistemas ha demostrado superioridad sobre el otro, ya que si bien con el de cuatro fuercas se demora mucho tiempo para un eventual cambio de ruedas en carrera, el de la fuerza central requiere un brazo de palanca muy grande para aflojar aquella, sobre todo cuando alcanza mucha temperatura, lo cual también causa una demora considerable. Esto se debe a que la rueda prácticamente debe ir "clavada" por un sistema cónico que se hace necesario utilizar por el peso de los autos: más 1100 kilos en orden de marcha.

ACTIVIDAD ZONAL

Año III N° 128

22 de octubre de 1986

FR Chaqueña y Turismo Clase "D" en Resistencia

MARCON Y HUGO FERNANDEZ COMPLEMENTO DEL NACIONAL

Resistencia, Chaco.- Como complemento de la fecha por el campeonato nacional, donde se presentó en el autódromo regional del Nordeste, de esta capital, la categoría Turismo, se efectuaron el 28 de setiembre pruebas por los campeonatos zonales de Fórmula Renault Chaqueña y Turismo Clase "D".

La Fórmula Renault hizo en la víspera una serie clasificatoria, ganada por Juan Marcón quien superó por un segundo a Claudio Gómez Luna. El domingo, no podía esperarse mucho dado que solamente largaron nueve máquinas. Lo único entretenido fue el constante duelo en la vanguardia entre Marcón y "El Chino", del que salió airoso el primero, pero por apenas medio segundo. El resto se diluyó en los más de 2.300 metros del asfalto.

Final FRCH, 12 vueltas: 1° Juan Marcón (Crespi/Resistencia) 13m31s68/100 a 123,051 km/hora. 2° "El Chino" (Crespi/Charata), 13m32s23; 3° Eduardo Pardo (Crespi/Resistencia), 14m20s06; 4° Félix Echezarreta (Crespi/Resistencia), 14m25s02; 5° Carlos Reed (Crespi/Saenz Peña), 14m28s74; con menos vueltas, Luis Knaus (Crespi/Machagal), Horacio Palermo (Crespi/Reconquista, SF), Eduardo Oestmann (Crespi/Resistencia) y Tomás Rodríguez (Depac/Resistencia). Elseudónimo "El Chino" (así figura en lista de inscriptos) corresponde a Gómez Luna.

La cantidad en Clase "D" hizo la cosa más interesante. El sábado fueron ganadores de las series a 8 vueltas Mehechen y el correntino Julio J. López, éste último adueñándose de



En primer plano el Falcon ganador del correntino Hugo Fernández.



Marcón reeditó el duelo de la serie con Gómez Luna y triunfó

la "pole". Y la aprovechó sacando enseguida considerable ventaja, hasta que fallando 5 vueltas su Chevrolet 400 no quiso saber nada más cuando había acumulado una gran ventaja. La lucha por el segundo puesto se transformó en pelea por el triunfo, que le correspondió a otro correntino: Hugo Fernández, quien superó la resistencia de Galassi y

Mehechen para ganar cómodo.

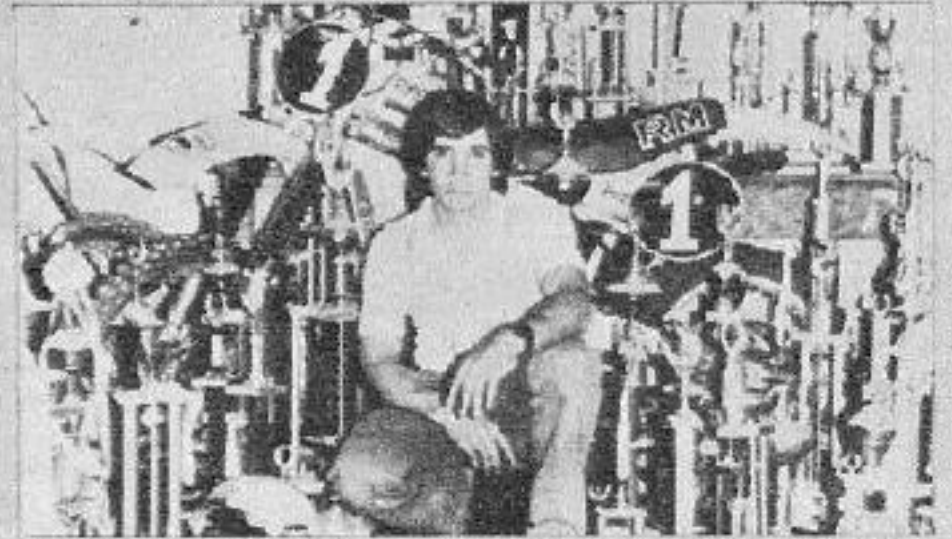
Final Clase "D", 16 vueltas: 1° Hugo Fernández (Falcon/Corrientes) 22m38s39 a 98,036 km/hora. 2° Guillermo Galassi (Falcon/Resistencia), 2m42s54; 3° Jorge Mehechen (Falcon/Resistencia), 22m47s19; 4° Aldo Stefanoff (Chevy/Resistencia), 22m48s24; 5° Luis García Tapia (Falcon/Resistencia), 22m48s76;

6° Mario Pérez (Falcon/Machagal), 23m04s62; 7° Luis Salas (Torino/Resistencia); 8° Juan A. Marinich (Falcon/Saenz Peña); 9° Rosendo Monterrer (Falcon/Corrientes); 10° Jorge Ramírez (Chevy/Corrientes). Y 11° Abel Ocampo (Chevy/Quitilipi).

(Informe de Carlos "Cacho" Silva. Fotos de Diario Norte)

Su fallecimiento

ALBERTO GOMEZ



Alberto Gómez rodeado de troleos. Se fue un grande del motocross. (Foto gentileza de La Gaceta)

San Miguel de Tucumán.- El motociclismo de nuestra provincia y de todo el noroeste argentino está de duelo con la muerte del cuádruple campeón de motocross del NOA, Alberto Gómez, acaecida el 1° de octubre. El joven ídolo de la afición regional -tenía 28 años- no pudo recuperarse de las graves heridas sufridas en un accidente automovilístico.

El trágico percance ocurrió en la madrugada del 19 de setiembre pasado, cuando el piloto volvía de Salta rumbo a Tucumán con su padre (que falleció también) y su novia, que recibió serias lesiones. En la ruta N° 9, a la altura de la localidad de Trancas un equino se cruzó en el camino, fue embestido por el automóvil guiado por Alberto, lléndose a estrellar luego contra un árbol a la vera del camino.

Alberto Gómez gozaba del aprecio general y el de sus ocasionales rivales, por sus virtudes dentro y fuera de los circuitos. Fue campeón regional de motocross del NOA en 1976, 77, 78 y 79, clasificándose en este último año 5° en el ranking nacional. Compitió con resonante éxito en Buenos Aires al lado de los mundialistas Roger De Coste, Franco Picco y Tony Elías, retirándose luego. Pero los fierros le atraían y volvió el año pasado a las motos, para continuar siendo el grande de siempre.

Ante la congoja general, sus restos fueron inhumados en el cementerio de Tafi Viejo. Que en paz descanse.

(N.W.G.)

HABRA RALLY EN LOS TOLDOS

Los Toldos, BA.- En esta localidad ubicada a 280 km al Oeste de la Capital Federal se realizará durante los días 1° y 2 de noviembre la 10° fecha del Campeonato Bonaerense de Rally. La prueba denomina "Primer Rally Los Toldos, Premio Continental-Pitagro".

Como es de norma en este torneo, el sábado se cumplirán tres PP.CC. en un circuito reducido (la primera de ellas encolum-

nadora para las dos siguientes) a partir de las 15 horas. El domingo se llevarán a cabo otras 5 PP.CC., con lo que la carrera totalizará 220.950 km de primes, en su mayoría sobre caminos que atraviesan las tierras de la Comunidad Aborigen del Cacique Ignacio Coliqueo.

La organización corre por cuenta del Auto Moto Club Los Toldos, una institución que vuelve a la actividad, luego de ofrecer vi-

brantes espectáculos de este deporte en la década del '60.

Nota de la Redacción: Los Toldos es el nombre de la estación del Ferrocarril D.F. Sarriento; el nombre oficial del pueblo es Gral. Viamonte. Lo aclaramos para aquellos que buscan en el mapa... La localidad está unida por la pavimentada ruta N° 65 a Junín (50 km al norte) y Nueve de Julio (60 km al sur). Por alojamiento llamar al



Conferencia de prensa para anunciar el rally: de izquierda a derecha el piloto local Osvaldo Piñeyro, Luis Chávez, presidente del AMCLT, Carlos Castilla, de la firma patrocinante y Néstor Ojreño, del AMCLT.

rallista Osvaldo Piñeyro, coordina el tema en el horario de 16 a 20 hs. Tel. (0358) 2162, quien

Fórmula Renault Pampeana y Motos 105 LP en Eduardo Castex

ADOLFO RE, POR UN PELITO



Largada de la Fórmula Renault Pampeana. Ya lidera el de Merlo.

Estampa purista la de Carlos Amorós sobre el YMD de 100 cc. Ganó.

Adolfo Ré, del Gran Buenos Aires a La Pampa para triunfar.

Merlo, BA.- El 21 de setiembre se disputó la octava fecha del campeonato anual de **Fórmula Renault Región Pampeana** con el complemento de las motos de 105 cc LP. Escenario de la jornada fue el autódromo pavimentado de **Eduardo Castex** (denominado Juan Gálvez), el que mide en su cuerca 1.050 metros.

Se disputaron dos series de Fórmula Renault. La primera fue seis segundos **mástrápida** que la segunda, ganando en aquella Pedro Sayago y en la restante Juan Carlos Maldonado.

La final, disputada a 20 vueltas tuvo un trámite electrizante, ya que si bien Adolfo Ré picó en punta y se mantuvo en el liderazgo hasta el final, fue seguido muy de cerca siempre, primero por Lavín y luego por Guerediaga, quien fue segundo a la postre, por la ínfima diferencia de ocho centésimas de segundo. Es ésta la primear victoria del bonaerense, quien es responsable -junto con su hermano- de la mecánica del Rossi-Renault.

Final PRP: 1° Adolfo Ré (Rossi/Merlo, BA) 11m49s27/100 a 106,588



km/hora. 2° Hugo Guerediaga (Crespi/Pellegrini, BA), 11m49s35; 3° Juan Lavín (Crespi/Villa Huidobro, Cba); 4° Juan Carlos Maldonado (Poggi/Victoria, LP); 5° Pedro Sayago (Crespi/Trenque Lauquen, BA), y 6° Carlos Giavedoni (Crespi/Riglos, LP). **Campeonato:** Maldonado, 62 puntos; Lavín, 39; Zubia, 33; Guerediaga, 25; Ré, 22; Otamendi, 20, y Gomez, 18 puntos.

En las motos 100 LP todo sucedió en una sola carrera a 20 vueltas. Hubo 15 participantes y el ganador volvió a ser Carlos Amorós, según este detalle:



1° Carlos Amorós (HMD/Santa Rosa), 16m38s95/100 a 75,679 km/hora. 2° Juan Gamba (Yamaha/Santa Rosa), 16m46s36; 3° Damaso Casais (Avon/Santa Rosa); 4° Hugo Rambur (RF/Santa Rosa), y 5° Fabian Sabella (RF/Santa Rosa). **Campeonato:** Amorós, 24 puntos; Gamba, 16; Gonzalez, 9; Casais, 6; Rambur, 6; Gigliara, 4; Boscia, 3; Giménez y Sabella, 2 y Darío Cassis y Wisner, 1 punto.

(Informe y fotos de Héctor Ocampo)

Enduro en Monte Hermoso

PRIMAVERA EN LA PLAYA



La largada en la playa. A la derecha, el ganador absoluto, Omar Seibel (Foto Nélida E. Schefer)

Bahía Blanca, BA.- El sábado 20 de setiembre se realizó en Monte Hermoso el **Enduro de la Primavera '86** del que participaron motocicletas de las categorías Senior, Junior y Nacional; aquéllas dieron tres vueltas a un circuito de 38 km., mientras que las dos restantes lo hicieron en dos oportunidades. Además de pilotos bonaerenses, participaron pampeanos, neuquinos y rionegrinos, atraídos por la convocatoria de la prueba, apoyada por la Secretaría de Turismo del Municipio Urbano de Monte Hermoso.

Médanos, pajonales, monte y un pantano de 70 metros con casi medio de profundidad fueron algunos de los obstáculos que se encontraron los competidores, en una jornada en que las caídas -incluso de los a la postre

ganadores- estuvieron a la orden del día. El espectáculo organizado por Sergio Prieto fue una fiesta de amistad e impresionó gratamente a los numerosos espectadores que asistieron a un shows deportivo inédito en el lugar.

Estos fueron los resultados en las tres clases:

Senior, 3 vueltas: 1° Omar Seibel (Honda CR 125/Macachín, LP), 2hm04m43s; 2° Juan Campos (Maico-Zanella 200/Necochea), 2hm19m31s; 3° Hugo Herrera (Maico 250/Loberia), 2h40m09s.

Junior, 2 vueltas: 1° Gustavo Garcíarena (Honda CR 125/Gral. Conesa, RN), 1h27m10s; 2° Ricardo Lonstaf (Kawasaki KE 175/Tres Arroyos), 1h34m58s; 3° Guillermo Seligra (Suzuki RM 250/Bahía Blanca), 2h58m30s; 4° Claudio Fernández (Yamaha 125/Bahía Blanca); 5° Juan Martí (Suzuki RM 125/Carmen de Patagones), y 6° Miguel Iommi (Yamaha DT 250/Bahía Blanca).

Nacional, 2 vueltas: 1° Guillermo Angeli (Zanella 125/Bahía Blanca), 1h33m32s; 2° Marcelo Angeli (Zanella 125/Bahía Blanca), 1h38m17s; 3° Jorge Repasi (Zanella 125/Gral. Conesa, RN), 1h45m23s; 4° Pedro Huerta (Zanella 125/Macachín, LP); 5° Diego Torre (Zanella 125/Bahía Blanca); 6° Gustavo Corvaz (Suzuki ER 100/Bahía Blanca); 7° Claudio Zinni (Zanella 125/Bahía Blanca); 8° Juan Carlos Iommi (Zanella 125/Bahía Blanca), y 9° Rodolfo Martínez (Suzuki TS 100/Bahía Blanca).

Standard Mejorado y Sport APAS BONI, LEPORE Y ALBA

El sábado 27 y el domingo 28 de setiembre, acompañando a la Fórmula Dos Codasur, se presentaron en el circuito 7, de 2.640,85, del autódromo de Buenos Aires las categorías Fiat 600 y Spazio de Standard Mejorado, juntamente con Sport A.P.A.S., destacándose la buena organización y el cumplimiento de todo lo pactado por parte de la Asociación Argentina de Automóviles SPORT (AAAS).

Los Fiat 600 rompieron el fuego el sábado con una final a quince rondas, debiéndose anular la primera largada por adelantamientos varios, repitiendo algunos pilotos en la que sería definitiva. Sin que intente ser un justificativo, aclaremos que se utilizó un sistema de largada por semáforos,

a la cual los pilotos no estaban acostumbrados. La carrera fue excelente, mereciendo haber compartido el público del domingo, ya que las tribunas se encontraban prácticamente desiertas; se formaron dos pelotones apretados, con Boni, Nadín, Testai, Ramogida y Pérez alternándose en la punta, y Fulgheri, Luis, Bussolo y Ballesteros guardabarros a guardabarros en el segundo grupo. Esta lucha intensa provocó algunos roces, los que fueron observados por veedores y ocasionarán el recargo de 10 segundos para Boni y Ballesteros y de 20 segundos para Luis y Nadín.

En Spazio (ya el domingo) en trámite similar al de sus "hermanos menores", mostró varios cambios en la punta, al-

Metropolitano de Karting en Buenos Aires

ROBERTO FAIST Y DARIO GÜELI YA SON CAMPEONES

Una nueva fecha por el Campeonato Metropolitano de Karting se realizó en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, con la organización de la Asociación Pilotos de Karting y fiscalización de la Federación Argentina de Karting.

Se hicieron presentes las cuatro categorías que fiscaliza la F.A.K., utilizándose el circuito N° 17 de 950 metros de recorrido.

Empezando por la Promocional 125 cm³ Juniors, digamos que nuevamente Scarfoni anduvo a la altura de sus antecedentes, si bien en esa oportunidad su principal rival fue Omar El Bacha. Un toque entre ambos les hizo perder posiciones y fue en ese momento cuando pasó a la punta Andrés Pereyra para luego adjudicarse la competencia, precisamente en el día de su debut.

Clasificación Final: 1° Andrés Pereyra (Pereyra-RF), 12m36s93 para las 20 vts. a un promedio de 90,365 km/h; 2° Walter Barbella; 3° Mariano Stefani; 4° Mario Casalnuovo;

5° Juan Manuel Scarfoni; 6° Gabriel Pinasco. **Campeonato:** Scarfoni, 58 puntos; Barbella, 35; Bessio, 15; Tejera y Casalnuovo, 13 puntos.

En la Promocional 125 cm³ Seniors nuevamente Gabriel Acuña logró el primer puesto, situación que lo pone en franca lucha por el campeonato con Marisa Penagópulo, ya que ambos empatan el primer lugar en el torneo. **Clasificación Final:** 1° Gabriel Acuña (Pereyra-RF), 15m51s36 para las 25 vueltas a un promedio de 89,871 km/h; 2° Marisa Penagópulo; 3° Osmar Balbuena; 4° Juan Carlos Verna; 5° Daniel Bale; 6° Alberto Vitis.

Campeonato: M. Panagópulo y Acuña, 34 puntos; Balbuena, 27; Bale, 12; Fantin, 9 puntos.

En la categoría Juniors Roberto Faist concretó un nuevo triunfo en una competencia en donde merecen destacarse las actuaciones de Javier Calvo, Carlos Apestegui y Javier Escalante. Con los puntos obtenidos en esta competencia, Faist ya se ha con-

sagrado campeón de la temporada.

Clasificación Final: 1° Roberto Faist (Fox Trak-PCR), 18m36s84 para las 30 vueltas, a un promedio de 91,866 km/h; 2° Javier Escalante; 3° Javier Calvo; 4° Alberto Santarelli; 5° Carlos Apestegui; 6° Maximiliano Daian.

Campeonato: Faist, 45; Ferrovia, 32; Santarelli, 25; Apestegui, 22; Daian, 20.

En la Formula Internacional otra vez Claudio Manozzo hizo de las suyas, asediado por Carlos Panagópulo y el reaparecido Alejandro Parodi. Los tres brindaron todo de sí en beneficio del espectáculo y en ese orden llegaron a la cuadrícula. Claro que aquí también hubo un piloto que se consagró campeón, se trata de Dario Güeli (el hombre de Chacabuco) que de esta manera confirmó sus presunciones de principios de temporada, cuando se tenía mucha fe para lograr el título.

Clasificación final: 1° Claudio Manozzo



Todos son ganadores y aquí los vemos con sus trofeos. De izquierda a derecha Claudio Manozzo, Roberto Faist, Gabriel Acuña y Andrés Pereyra.

(M 101 - Parilla), 18m28s03 para las 30 vueltas, a un promedio de 92,596 km/h; 2° Carlos Panagópulo; 3° Alejandro

Parodi; 4° Dario Güeli; 5° Carlos Cagnolo; 6° Daniel Schianni. **Campeonato:** Güeli, 40 puntos; Manozzo, 30; Pa-

nagópulo, 27; Parodi, 18; Schianni y Peric, 16 puntos.

(Informe de Dullio Caro; foto de Julio Darío Caro)

en Buenos Aires

MONTE, EN UN SABROSO ENTREMES

ternándose Sánchez, Dumont y Jorge Isoldi acosados todos por Héctor Baldinelli. Se llegó al final con cuatro máquinas separadas solamente por 91/100 y registrando un envidiable promedio de arribos, ya que de los diecinueve que largaron, solamente no completaron el recorrido total 2 máquinas. El ganador en pista, Jorge Isoldi, fue desclasificado en revisión técnica por diferencias en su carburador.

La final de Sport A.P.A.S. solamente tuvo un neto dominador durante las primeras cuatro rondas en Alejandro Santos, logrando incluso en la tercera el récord de giro en un tiempo de 1m8s66/100 a 138,46 km/h. Pero desartó en la siguiente por rotura de motor, dejando

a sus espaldas a cuatro pilotos que mantuvieron en vilo a la tribuna: Antonino, Kritz, Junqueras y Albamonte.

Clasificación Fiat 600 Standard Mejorado: 1° Carlos Boni, 18m59s22/100 a 125,17 km/h; 2° José Ramogida, 19m1s2; 3° Guillermo Nadin, 19m6s78; 4° Juan Luis, 19m7s28; 5° Mario Fulgheri, 19m9s82; 6° Néstor Clusa, 19m10s12; 7° Rubén Vázquez, 19m17s2. Récord de vuelta Nadin en 1m13s9/100 a 128,640 km/h. **Campeonato:** Luis, 148 puntos; Boni, 143; Nadin, 98; Testai, 74; Fulgheri-Pérez, 73. **Spazio Standard Mejorado:** 1° Victor Lé-pore, 18m16s78/100, a 129,980 km/hora 2° Héctor Sánchez, 18m17s16; 3° Héctor Baldinelli, 18m17s45; 4° René Dumont,

18m18s58; 5° Osvaldo Rodríguez, 18m22s68; 6° Roberto Maldonado, 18m23m5; 7° José Ramogida, 18m23s56; 8° Carlos Servadio, 18m24s21; 9° Fabián Isoldi, 18m43s90; 10° Alberto Quatrocchi, 18m58s86. Récord de vuelta: Baldinelli, en 1m11s7/100 a 132,590 km/h. **Campeonato:** Lé-pore, 115,50 puntos; Isoldi, 62; Quatrocchi, 61; Remogida, 50,50; Lombilla, 50. **Sport A.P.A.S.:** 1° Roberto Albamonte (Lotus-VW), 18m25s11/100, a 129,040 km/h; 2° Daniel Kritz (Lotus-Fiat), 18m25s83; 3° Armando "Superman" Junqueras (Lotus-Fiat), 18m26s5; 4° Carlos Voragini (Lotus-VW), 18m36s33; 5° Antonio Bagatoli (Lotus-VW), 18m36s71; 6° Carlos Colombo (Lotus-VW), 18m39s91; 7° Os-



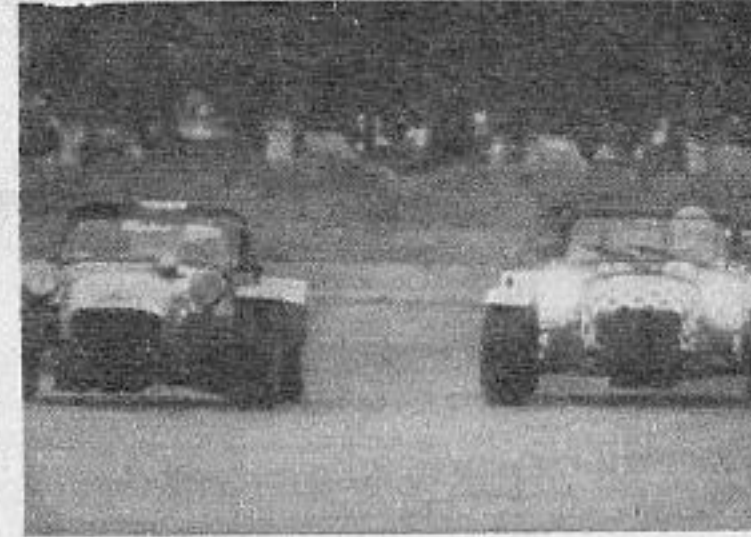
Un pasaje de la carrera de los Spazio. Siempre la punta peleada así.

El pelotón líder de Fiat 600 SM. Adelante, Carlos Boni.

valdo Bessia (Lotus-Fiat); 8° Héctor Dellepiane (Maserati-Fiat); 9° Eduardo Calotta (Lotus-Fiat). **Campeonato:** Antonino, 55 puntos; Albamonte, 45; Junqueras, 32; Dellepiane, 30,50; Kritz, 30.

(Informe y fotos Carlos Ramón Varela)

Duelo entre Albamonte y Kritz en Sport APAS. Albamonte (izquierda) fue el ganador.



Karting Promocional 125 cm³ Standard en Bs.As.

EMILIO OSSOLA SE VIÑO CON TODO



Emilio Ossola en la "cuadrícula" y acompañado por su preparador, Omar Kchele.

La sexta fecha del certamen 1986 de Karting Promocional 125 cm³ Standard realizada en el circuito N° 17 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, significó un notable primer puesto para Emilio "Meque" Ossola.

La competencia organizada por la Asociación Propietarios Karting Promocional y fiscalizada por la Federación Regional N° 1 se inició con las series en donde José Fernando Alvarez y Luis Arbotto fueron los primeros ganadores del día. El primero de ellos tuvo como escoltas a Martín Freedman y a Emilio Ossola, en tanto que Luis Arbotto postergaba a Martín Lara y a Gustavo Figlioli.

En la final, que comprendía 22 vueltas al trazado de 950 metros, se formó un interesante pelotón que luchó tenazmente por la punta, entre quienes pudimos ver a Emilio Ossola, Martín Lara, Pedro Ossola y también los ganadores de las series. De allí surgió nítidamente Emilio Ossola que pudo finalmente adueñarse de la primera colocación, no sin antes tener que vérselas con todos los pilotos mencionados.

Para destacar también fue muy meritoria la labor de Julián Croizet que arribó en el cuarto lugar, hecho que seguramente le dará la inyección necesaria para que siga dándole duro y parejo.

Clasificación final: 1° Emilio Ossola, (Vara-Zanella), 14m55s70 para las 22 vueltas, a un promedio de 84,001 km/h; 2° Martín Lara, (Pereyra-Zanella); 3° Martín Freedman (Pereyra-Zanella); 4° Julián Croizet, (Panther Zanella); 5° Diego Rodríguez, (Pereyra-Zanella); 6° Gustavo Granelli, (Tiger-Zanella); 7° Marcelo Recabarren, (Brekart-Zanella); 8° Pedro Ossola, (Vara-Zanella); 9° José Fernando Alvarez, (Tiger-Zanella); 10° Mario Campos, (Tiger-Zanella). **Campeonato:** Freedman, 134 puntos; Lara, 128; Pedro Ossola, 105; Emilio Ossola, 79; Gustavo Granelli, 78 puntos.

(Informe de Dullio Caro, Foto de Julio Dario Caro)

Fórmulas V y VI Entrerrianas en Concepción del Uruguay

BALLARI OTRA VEZ AL TOPE

Paraná, ER - El 21 de setiembre, en el autódromo de 1.600 metros de la histórica Concepción del Uruguay, por primera vez en lo que va de 1986 se logró reunir en un mismo programa a las dos categorías principales de monoplazas de nuestra provincia: la Fórmula VI (con mayor predicamento en la zona Oeste, es decir a orillas del río Paraná) y la Fórmula V (renaciente en su tradicional región, a la vera del río Uruguay).

En el sector de boxes se reunieron 36 máquinas, cifra más que interesante si miramos a una posible integración de ambas en el futuro. En la Fórmula V, heredera de aquella gran Fórmula Entrerriana de la anterior década, entre los 16 partici-

pantes estaba la presencia imborrable de aquellos famosos rivales de ayer: Próspero Bonelli, Reinaldo Vaccalluzzo y Antonio Roudé. Lamentablemente, sólo se pudo realizar en esta categoría una sola serie, ganada por Próspero Bonelli sobre Reinaldo Vaccalluzzo, ya que la lluvia que cayó cuando promediaba la final de la otra categoría obligó a suspender la pendiente.

En Fórmula VI, Ricardo Ballari concretó lo que nos había anticipado en la víspera: ganar. El excelente trazado del Parque Autódromo vio primeramente como Fabián Pérez y Ricardo Ballari salían victoriosos de sus series, tras la clasificación matinal que dio el mejor tiempo a Ballari a un promedio de

143.748 km por hora. Evidentemente, éste es un dibujo veloz.

Ballari, Pérez y Gerardo Beber dieron un brillante espectáculo en la vanguardia de la final, secundados por Enrique y Diorio. Los tres primeros viajaban en algunos pasajes en una misma línea por la final, que debió ser parada en la vuelta quince cuando la lluvia arreciaba y aún faltaban cinco giros para completar la cantidad pactada. Este fue el resultado:

Final, Fórmula VI, 15 vueltas: 1° Ricardo Ballari (Ferrone-Peugeot/Salto Grande) (no fueron suministrados tiempos); 2° Fabián Pérez (Bravi-Peugeot/Paraná); 3° Gerardo Beber (Bravi-

Peugeot/Paraná); 4° Jorge Enrique (Crespi-Peugeot/Ramirez); 5° Edgardo Diorio (Bravi-Peugeot/Lucas González); 6° Roberto Pietroboni (Miceo-Peugeot/Concepción del Uruguay); 7° Jorge Misawak (Bravi-IKA/Paraná); 8° Jorge Brutti (Crespi-Peugeot/Nogoyá); 9° Ernesto Roitberg (Bravi-Peugeot/Paraná) y 10° José Luis Cruz (Crespi-Peugeot/San Salvador). **Campeonato,** disputadas 10 fechas: Beber, 79; Ballari, 72; Diorio, 59; Enrique, 51; F. Pérez, 25; Roitberg, 21; Schimpf, 11; Brutti, 9; J. Misawak, Pietroboni y Cruz, 8 puntos cada uno.

(Informe de José Alberto Zapata)

Karting en Maipú

TRIUNFO DE ROLANDO GORRINI



Rolando Gorrini, ganó en Mar del Plata y aspira al subcampeonato.

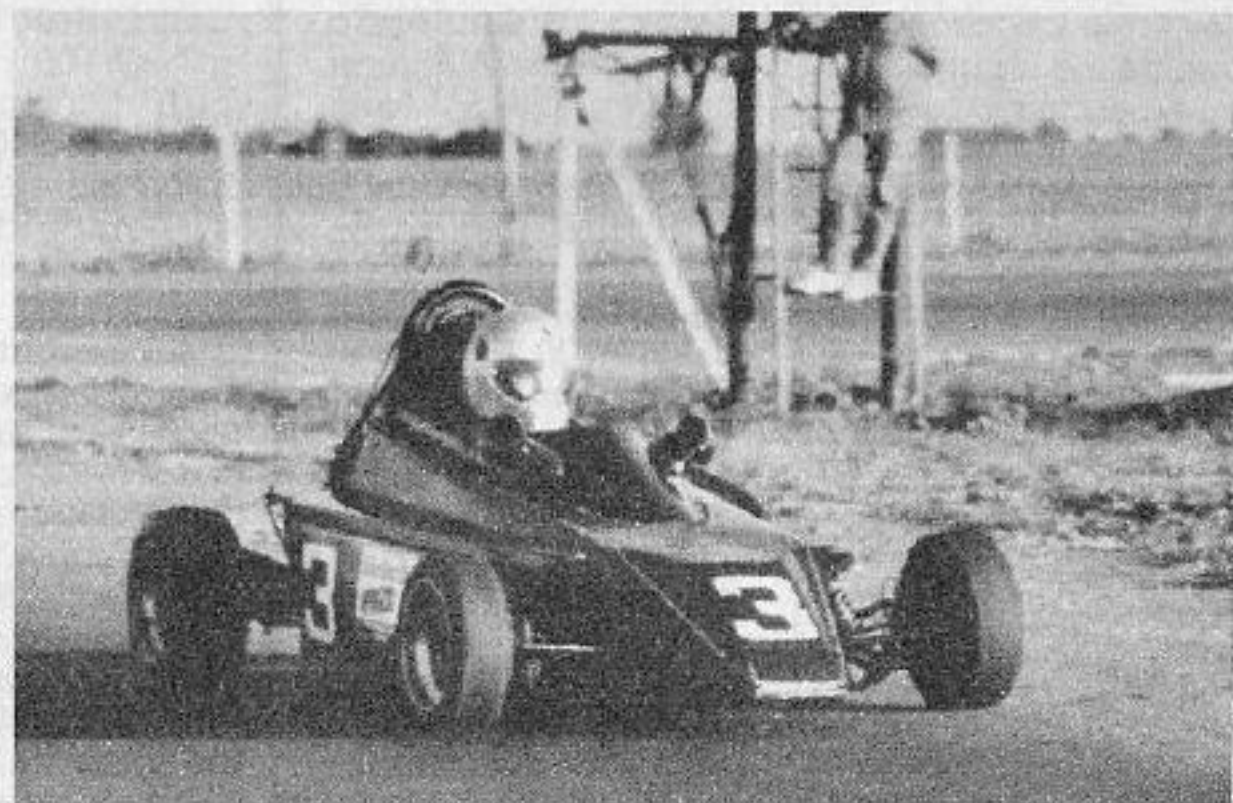
Mar del Plata, BA. - Con la organización del Moto Club Maipú se llevó a cabo en esa localidad la undécima fecha del campeonato anual de Karting zonal. Más de 1.500 personas rodearon el muy bien presentado kartódromo de 550 metros de perímetro. También lució la organización.

Se realizaron tres series, las que fueron ganadas por Rolando Gorrini (Panther/Mar del Plata), José Ciantini (Vara/Balcarce) y José Martínez (Tiger/Ayacucho). Rubén Román se impuso en el repechaje (Tiger/Mar del Plata). En la final, se obtuvo el siguiente marcador:

1° Rolando Gorrini (Panther/Mar del Plata); 2° Luis González (DAP/Ayacucho); 3° Miguel Alonso (Tiger/Tandil); 4° José Martínez (Tiger/Ayacucho); 5° Mario Giaginto (Vara/Mar del Plata) y 6° José Soler (Panther/Ayacucho). **Campeonato:** Ciantini, 159 puntos; Gorrini, 92; Petersen, 86; Marcozzi, 82.

F-5: CRIPPA GANO EN RAUCH

Mar del Plata, BA. - En la ciudad de Rauch se realizó ante bastante público la décima fecha del campeonato 1986 de Fórmula 5, utilizándose un circuito de 1.180 metros de recorrido. Luis Crippa (foto) ganó la primera serie y Edgardo Vitel la segunda. En la final: 1° Luis Crippa (Hiro/Laprida); 2° Edgardo Vitel (Hiro/Laprida); 3° Carlos Pollio (Zanella/Mar del Plata); 4° José Scotti (Zanella/Mar del Plata); 5° Oscar Méndez (Zanella/Mar del Plata) y 6° Carlos Funaro (Zanella/Tandil). (Informe R.F.).



F-2000 Santafesina y TC Venadense en Casilda

CALORE Y VANRELL EN LA POLVAREDA

Villa Cañas, SF.— Como para celebrar el advenimiento de la primavera se presentaron en el circuito de Casilda las categorías Fórmula 2000 Santafesina (monoplazas de dos litros) y Turismo Carretera Venadense. El trazado de 1.350 metros no favoreció por su mal estado el desenvolvimiento de la jornada, ya que había mucha tierra suelta que dificultaba la visibilidad, especialmente en la zona de mixtos. Esto motivó que se regara, pero fue mucha el agua y hubo que recurrir a la cal y al paso de vehículos particulares. En el caso de la final de TC, la carrera estipulada a 20 vueltas, debió ser detenida tres antes por razones de seguridad.

Pese a lo anterior el espectáculo fue entretenido, con lucha pareja y posiciones cambiantes en los monoplazas. Entre los TC, en cambio, dominó sin atenuantes el ganador. El público fue de 2.200 personas.

Vayamos a la F-2000. En las series previas triunfaron Carlos Arrieta y Raúl Petrich. La final—por las razones apuntadas más arriba, corrida con piso húmedo—con el semáforo picó en punta Alfredo Polinori y comenzó a establecer diferencias de un segundo por vuelta. Pero el Renault 12 del villacañense quedó promediando la prueba sin caja y ahí heredó la punta Arrieta quien fue primero hasta realizar un semitrompo que permitió que Calore pasara a la punta, para ganar por buena diferencia.

Final F-2000 S. 24 vueltas: 1° Jorge Calore (Taunus/Uranga), 20m06s12/100 a un promedio de 96,706 km/hora; 2° Carlos Arrieta (Peugeot/Hughes), 20m13s07; 3° Raúl Petrich (Peugeot/M. Teresa), 20m17s27; 4° Horacio Savino (Taunus/Venado Tuerto), 20m21s64; 5° Juan C. Bertozzi (Renault 18/Elortondo) 20m22s43, y 6° Daniel Zanotti (Taunus/V. Cañas), 20m30s43. **Campeonato:** Polinori, 37 puntos; Savino, 36; Zanotti, 34; Calore, 28; Petrich, 24 y Bautista, 18 puntos.

En el TC Venadense categoría de gran repercusión popular en la zona, el dominador absoluto fue el campeón Carlos Vanrell, oriundo de esta ciudad de Villa Cañas pero radicado actualmente en Santa Fe. Vanrell ganó la serie más veloz y con contundencia la final. La otra batería fue para Oscar Paultroni, luego que se quedara Enzo Lorenzetti. En la final, acordada a 17 vueltas, Paultroni fue segundo, puesto en el que se reiteró seis veces en esta temporada.

Final TC Venadense, 17 vueltas: 1° Carlos Vanrell (Falcon/V. Cañas), 15m08s23/100, a 90,968 km/hora). 2° Oscar Paultroni (Falcon/Alcorta), 15m13s90; 3° José L. Santorcuato (Falcon/Firmat), 15m24s91; 4° Edgardo Salse (Falcon/Juan B. Alberdi); 15m27s64; 5° Enzo Lorenzetti (Falcon/Carmen),



El campeón Vanrell busca retener ahora el N° 1



Largada de F-2000 con Zanotti en punta

15m30s83, y 6° Raúl Orpianessi (Falcon/Bombal), 15m32s44. **Campeonato:** Paultroni, 47 puntos; Vanrell 38; Salse,

24; Micozzi, 19; Benzeny, 13, y Orpianessi, 12 puntos.

(Informe y fotos de Omar Angel Garavano)

Motos C.A.M. en Santa Clara de Buena Vista

LA GRAN FIESTA TIERRERA



Adelante Franck, más atrás Amoroso y Lacunza, los tres protagonistas de la de 200 cc

Córdoba.— En Santa Clara de Buena Vista, localidad del centro de la provincia de Santa Fe, por 23er. año consecutivo se llevó a cabo el más importante encuentro de motociclismo en pista de tierra, en esta oportunidad en el marco del Certamen Argentino de Motociclismo (CAM). Fue la octava fecha del torneo, y a la convocatoria del Instituto Mariano Moreno respondieron 118 pilotos representando a diez provincias argentinas, lo que de por sí habla de la trascendencia de la jornada del 21 de setiembre pasado.

El público —más de 5.000 personas— rodeó el excelente trazado oval de 580 metros de tierra bien compactada. Guillermo Yur, presidente de la Federación Argentina de Motociclismo, fue una de las personalidades que prestigiaron con su presencia la carrera para las cuatro categorías.

CATEGORIA ESCUELA

Se corrió en horas de la mañana esta clase que incluye a los chicos de hasta 15 años equipados con máquinas Puma/Sachs. El ganador —13 años— estableció un interesante promedio.

1° Gustavo Baldanza (Córdoba), a 72,765 km/hora para 10 vueltas; 2° Adrián Mattei (Casilda); 3° Ariel De-

gado (Freyre, Cba.); 4° Mauricio Gigli (Justiniano Posse, Cba.); 5° Marcos Avila (Villa Allende, Cba.) y 6° Julio Guevedo (Córdoba).

PROMOCIONAL

Series para Guillermo Bar y Fabián Martina. En la final, Martina tuvo que remar desde el medio de pelotón para ganarle a Bar por mínima diferencia.

1° Fabián Martina (Zanella-RF/San Guillermo, SF) a un promedio de 79,329 km/hora para 12 vueltas; 2° Sergio Bar (Zanella-RF/Santa Fe); 3° Rubén Carestia (Zanella-Tosticarelli/Justiniano Posse, Cba.); 4° Daniel Merki (Zanella-Monutti/Esperanza, SF); 5° Oscar Roggio (Zanella-RF/Co-

lonia Caroya, Cba.) y 6° José Tarsitano (Zanella-RF/Rosario, SF).

100 CC LIBRE PREPARACION

El líder del campeonato, Juan Dagma y el veterano Miguel Mejias ganaron las series. En la final se fue al frente el novel Calcini, pero Oscar Salicruz que había quedado detenido en la largada, se repuso admirablemente y cuando faltaban cinco vueltas pasó a la punta ante el delirio del público.

1° Oscar Salicruz (Zanella-Tosticarelli/Ceres, SF), a 82,741 para 20 vueltas; 2° Sergio Calcini (Zanella-Tosticarelli/Firmat, SF); 3° Juan Dagma (Zanella-RF/Pergamino); 4° Javier Colasilli (Zanella-RF/Los Surgentes, Cba.) y 5° Miguel Mejias (Zanella-RF/Córdoba).

200 CC LIBRE PREPARACION

Hubo tres series ganadas por el porteño Néstor Amoroso, el correntino Tono Avila y al suardense Carlos Franck Lacunza. Amoroso y Franck lucharon por la punta. Primero rodó Amoroso, Lacunza tomó la vanguardia, pero el diminuto Franck logró imponerse, cortando una mala racha de caídas y abandonos.

1° Carlos Franck (Zanella-Montiel/Suardi, SF) a 85,332 para 20 vueltas; 2° Jorge Lacunza (Zanella/Saladillo, BA); 3° Hugo Boscarol (Zanella-Tosticarelli/Suardi, SF); 4° Pedro "Tono" Avila (Zanella-Traiai/Goya, Ctos.); 5° Alberto Arancibia (Zanella/Corrientes) y 6° Juan C. Ghinassi (Zanella-Pampín/Boulogne Sur Mer, GBA).

(Informe y fotos de Roberto Maldonado)

Para publicar gratis su aviso tiene el cupón o máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envío por correo a Parabrás Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central, o depositarlo en el buzón de Av. Belgrano 6246° piso, de Capital Federal o en alguna de las siguientes recepciones: en Vicente López (R.S.), Av. Libertador 1165, Tel. 791-8001/8005; en Rosario, Entre Ríos (308),

6° piso, Tel.: 40-181.

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no se responsabiliza de su redacción y contenido. Por edición se publica un solo aviso de cada remitente y/o anunciante.

Los avisos recibidos hasta el día jueves de cada semana serán publicados en el próximo número de Parabrás Corsa.

Quedan excluidos de este servicio gratuito los avisos provenientes de empresas, comerciantes y/o industriales.

IMPORTANTE

Con el objeto de agilizar el proceso técnico y de asegurar su publicación, será imprescindible que los avisos nos sean enviados redactados claramente dentro de los cupones que aquí publicamos a tal efecto. De lo contrario, bajo ningún concepto podremos garantizar su aparición en nuestras páginas. Gracias.

Parabrás Corsa Casilla de Correo 4494 Correo Central	1088 - Capital Federal Para publicar gratuitamente en avisos clasificados.	CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

Vendo **FIAT 850** libre listo para correr en industria 490 Villa Ballester Luis Sarvillo

Vendo **COUPE CHEVY** de punta impecable motor 230 stak car TC Cornahue TC 3000 TC noa fieras de primera A 8.000 recibo r-12 tel.0586-28045

Vendo **SPORT PROTOTIPO (EX-1050)** completo listo para largar chasis crespi Tullia 21 motor Reybet Frenos pozzì auto de punta como permutas Santos Dumont 4074-Capital (Charcarita)

ODENO COMPETICION vende mira taller capacidad 6 pers. buen estado general llamar al tel 0585-2197 Adelia María Córdoba

FIAT 147 CL 4to. EM F1 campeonato M 22 Pasarelli urgente como auto usado con garantía tapa auto de punta gauchita y legador Fray Mamerto Esquivá 2015 Lanús Este.

KARTING CHASSIS BRE-KART flecha motor dap carrera larga categorías junior o internacional casi nuevo vendo o permuta por auto o moto Lope de Vega 2291 Capital tel 566-6454 o 568-4811

Vendo **F.R.A.** chasis Berta dos motores preparado por Reibet listo para largar varios repuestos. Av. Mitre 2860-Munra ex Pugliese.

Vendo o permuta **CHASSIS CRESPI TULLIA XDX** motor 1020 y repuest. trator tel. 042-72431 Santo Tomé Santa Fé 16 de 16 a 20 hs.

FORMULA RENAULT BERTA 2 motores Berta completos 8 llantas caja Meriggi relaciones 3 trompas 2 radiadores gomas lluvia nuevas 2 juegos de amortiguadores espirales muchos repuestos suspen-

sión y motor. Todo por A 11.000. Trator Victor Romagnoli. David Luque 1156 tel 25159 Córdoba

Vendo **FIAT 1300 TURISMO C2** listo para largar autoblocante bobina Mallori 8 ruedas gomas para lluvia mecánica y suspensión Pardo Acevedo 65 Capital tel. 854-5022

Vendo **TC BIPLAZA** listo para largar mecánica Chevrolet caja zf 2 juegos cubiertas slick 4 relac. diferencial con trator A 6000 Avenida Sarmiento y Lourdes Fco. Varela Alfaro Sarmiento al 4000 vertaller chapa y pintura

RALLY R 12 TS mod. 79 motor Cosma suspensión Liggett Fricant caja corita radiador aceite todo okm ex N. Veglia doce ruedas armadas seis nuevas repuestos A 8.000 acepta permutas financ. o conv. Tel. 051/66851 0586/94366 mejor verprobar

TC BONAERENSE con o sin mecánica frenos a disco los 4 ruedas y 4 amortiguadores regulares y un casco Chevrolet mod. 38 de turismo carretera (ex-Pairelli) Yrigoyen 3265 (ex-Pavón) Lanús tel. 241-6758

Vendo **FIAT 1300 cc** turismo clase dos mecánica Julio Pardo una maravilla listo para largar y accesorios consultar Acevedo 65 tel 854-5022

VENDO TULLIA XX sin uso Tel. 624-2439 llamar después de las 20 hs.

Vendo urgente **FORMULA RENAULT TULLIA XXI** 1 motor caja TCM todas las relaciones tres trompas 6 ruedas repuestos varios rótulas francesas Rodríguez Peña 3629 San Martín

Vendo **FIAT 128 1100 RALLY** autop sin golpes impecable sub campeón argentino 1985 A 5.500 como auto de calle trator Héctor Rosetto 9 de Setiembre 2357 San Francisco tel. 0564-22909 cp 2400

Vendo **FORMULA RENAULT TULLIA XXI** comple-

to como nuevo dos motores repuestos cigüeñales block cubiertas trailer tel. 0471-71710 de 20 hs en adelante muy en precio

TUBAL VENDE dos Fiat SE 1.5 de Rally con motores de Zoquete Expósito y preparación de Chito Calderón. Autos ganadores. Tel. (0544) 21997.

CHEVROLET SILVERADO 1980 4x4 preparación Safari. Dos motores de 200 HP y 4 juegos de gomas diferentes (barro, arena, tierra) 245-6818 y 393-7382.

SPORT PROTOTIPO Bicampeón últimas carreras tercero tercero segundo chasis crespi con caja Meriggi relaciones cubiertas Santos Dumont 4074 Tel. 33-0826.

Para el argentino de Karting 125 con caja Ulises Ameluni vende su **Sabekart 86** totalmente equipado y motor lasticarelli carburador. Ibea joya A 3.800. Llamar al 0461 / 28533 San Nicolás.

RENAULT 12 TS Rally caja corita Echenique pistones Berta levas Raponi. Javia butacas Fades varios gomas sin golpes 1° carrera corrida. Listo para largar Mod. 81 permuta o vendo Tel. 792-3491.

Vendo o permuta por motor importado no importa cilindrada chasis Fórmula 2000 santafesina sin motor y caja modelo 85 (urgente) trator tel. 0462-26482.

SOLMI COMPETICION VENDE 2 (dos) **FRA Tullia 21**, completos, listos para largar. Cajas TCM, 2 juegos de llantas o/u. gomas lluvia. Además 5 (cinco) motores Renault 1400. Ruta 8 km 207, Urquiza, Pba. de Pergamino o par Tel. (0477) 22896.

VENDO SPORT 1050 [Excampeón '81] completo listo para largar con trailer y repuestos. Buen auto y buen precio. Llamar 244-3612 después 19 horas.

FIAT 1100 RALLY listo para largar. Europa diciembre 1978, con 10 ruedas y repuestos varios Trator Tel. (051) 80-5378, Néstor de 10 a 13 y de 18 a 21 horas.

VENDO FORMULA 5 CHASSIS LAD1 motor Zanella carburador Mikuni encendido electrónico todo nuevo sin probar listo para largar teléfono 665-6805 última chasis fabricado por Lodi.

VENDO fórmulas Renault chasis Berta dos motores Reiport varios repuestos listo para largar Oviden 777 Capital.

Vendo **Fórmula Renault Tullia XXII** dos carreteras listo para largar, caja Meriggi R-E nueva todas las relaciones encendido Mallory trompas llantas estilo 0. km llamar 294-0422 de 10 a 22 hs.

SPORT PROTOTIPO motor bueno carrocería Lodi 8 (ocho) ruedas armadas rótulas y frenos nuevos caja Meriggi, repuestos total A 5.000. 543-3261 543-7962 lunes a viernes de 10 a 18 horas. Ernesto.

Vendo urgente **Crespi FRA Tullia XXII** chasis completo c/repuestos A 3.300 teléfono 0585-2197 Adelia María (CBA.)

HUGO LARA vende su Sport Prototipo (ex Sport 1050) por cambio de categoría. Es el auto bicampeón 1985/86. Completo, a probar. Caro, pero el mejor. Tel. (01) 204-6368.

Vendo **FRA TULLIA XXII** 2 motores/caja repuestos varios gomas cartilago de repuesto teléfono 0585-2197 Adelia María A 3.300.

Vendo **Fórmula Renault** santafesina chasis Crespi motor 1020 c.c. con relaciónada sin taller con repuestos ideal para debutantes precio total A 3.000. Acepto permuta y financiación Guillermo Martínez Tel. 0471-24068 Cda. de Gómez.

RENAULT 18 RALLY. Vendo Eduardo Lanati. Motor

Berta. listo para largar con repuestos varios. Alcoria 245, Temperley. Tel. 245-6818, 393-7382 y 392-1622.

VENDO Turismo Carretera Bonafenza clase A mecánica Torino ZF. Armada listo para largar algún día contra pesado Weber 48/48 auto bloante Madariaga 1936 Sarandí 203-5774.

VENDO Arretero Mecánica Renault Gardini excelente estado casi sin uso calle 6 N° 657 25 de Mayo teléfono (0345) 2925 preguntar por Alfredo llamar de 10 hs a 16 hs.

Para zonales 125 libre preparación Ulises Arnelini vende su **Sabekart 86** totalmente equipado y motor elaborado sobre cilindro original toda la música A 3.800 Avda. Savio 747 San Nicolás 0461 / 28533.

SPORT PROTOTIPO EX 1050 CRESPI Completo. Tercero en el campeonato A 5.000 con trailer y repuestos tel. 253-7604 llamar después de las 21 hs.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

FORD TAUNUS COUPE GT 1978 muy buen estado radio pasacasetes cubiertas radiales A 4.850. con sillitas de lunes a viernes horario comercial teléfono 760-... (Sr. Eduardo).

VENDO PEGUEOT 504 2000/E 1977 Motor 3.000 km lleva especial carburador simultaneo chapa y pintura nueva Canalejas 470 5 A Capital.

Vendo **JEEP IKA 57** caja 4 zf rueda libre 6 cilindros 12v alternador butacas 128 c/ apoya cabeza jaula faros todo acepta permuta por cualquier tipo vehículo Carlos Calvo 4102 Capital tel. 923-2286 Miguel 8:30 18:30

FIAT 128, 1100 Modelo 75 Iparanga 1382 Boulogne sábado y domingo motor 6000 km. gomas nuevas chapa y pintura bien.

Benini Escap EQUIPOS ESPECIALES Y DEPORTIVOS



COMPETICION Entros al interior MELO 4130-FLORIDA (1602) 2780-1173

Vendo **OPEL K180/77** joya motor caja diferencial casco como ok chapa pintura nueva estereo parlantes especiales faros todo cables Ferrazzi distribuidor Dulbecco Pringles 3552 Caseros tel 760-9608 preguntar por Miguel o Alejandro

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Permuta vendo **Datsun 1929 DOBLE FAETON ORIGINAL** muy buen estado frenos hidráulicos ruedas de madera impecable papelos al día para coleccionistas casamientos ver Felipe Hughes 742 Hughes Santa Fé 0473 - 9157

Vendo **CITROEN 11** ligero 1947 buen estado general Rodríguez 887 Tandil tel 0293 25833 después 19 horas.

COUPE FORD V8 1946 0 km para colocación permuta por pick up Ford 74 75 V8 tel. 0535 20387 de 8:30 a 11 de 17 a 20 (días de semana) Sr. Durante

Compró **AUTOS ANTIGUOS SPORT** de carreras repuestos y accesorios Avenida Beiró 2459 - Capital Tel. 571-7559

Vendo **CAMARO SS** mod. 68 Edición especial full 100% 100 original motor okm o permuta por moto o auto en buenas condiciones Alvear 772 Villa Ballester tel. 767-6867 César.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

YAMAHA 1.1 1100 cm³ 2000 km reales impecable o patentar A 7.000 cardánica o permuta por **pitap Ranger** buen estado opción Chevrolet 81 silverado diforancola a convenir Tel. 0783-64332 horario 9 a 12 - 16 a 20 preguntar por Hugo.

SUZUKI GS 850 cardánica impecable vendo urgente Tel. 552-8147.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **MOTOR F100** 6 cilindros modelo 77 con 8000 km Quintana 485 (7000) Tandil tel. 0293-2-0993

AUTOBLOCANTE SPICER U.S.A. estado óptimo ideal para T.C. Mitre 699 Tel. 0328-3351 Zárate.

AUTOBLOCANTE italiano para Fiat 128, 1300 o SE 1500 (pista o rally). Llamar al (01) 782-6081.

Vendo **ANTENA ELECTRICA** para coche nueva. A 45 Alvarado 1809 Mar del Plata

Vendo dos caja velocidad armadas como nueva **Fiat 600** Aquino 512 Capital Federal.

DE LO BUENO LO MEJOR

CHAPA Y PINTURA

TALLER
Omar

TRABAJOS POR SEGURO
TARJETAS DE CREDITO

137 e/527 y 528

GOMERIA
MIGUEL

CUBIERTAS NUEVAS,
RECAPADAS Y DE OCASION

66 e/150 y 151, LOS HORNOS

NORYCAR

MARCELO C. IASI
LUIS N. RUIZ

ELECTRICIDAD
CHAPA
Y PINTURA



66 Y 153. TELEFONO 522669-TRABAJOS GARANTIDOS

CHAPA Y PINTURA
PALAZZOLO

13 N° 314 e/38 y 39

REPUESTOS
Y ACCESORIOS



CITROËN
casa adherida al ACA



Quiere un Citroën
venga a 122

LABADO MEDIO DIA

122 N° 1511
entre 63 y 64

TALLER
ESCORPIO

CHAPA Y PINTURA

Respuestos de Automoviles nacionales e importados
UNICO TALLER REPARACION DE COLECTIVOS
CASAS RODANTES

120 entre 78 y 79

DI CIANNI

CHAPA Y PINTURA
DEL AUTOMOVIL

trabajos garantidos
y por seguro

Dg. 74 N° 2740 (22 y 23)
Tel. 512539




DISTRIBUIDORA

52

ESPECIALIDAD EN
CROMADOS

camiones y colectivos

Repuestos
para importados.

Av. 66 N° 2630
(147 y 148)

RUTA 44

R. BUENTE e Hijo

MECANICA GRAL

RUTA 44 y 179

TALLER INTEGRAL DEL AUTOMOVIL
El Progreso

de José M. Dalceggio

CHAPA - PINTURA - SISTEMA BICAPA
LUBRICACION DE MOTOR



3 e/519 y 520
Teléfono 842990 RINGUELET

SUR

AUTOMOTORES

reparación y repuestos
del automóvil

VIDRIOS COLIZAS MANIJAS

57 N° 1526 (25 y 26)

ALCAR

de José A. Pennacchi

ELECTRICIDAD
DEL
AUTOMOVIL



137 y 521 bis
La Granja

REPARACION
TAPAS
DE CILINDRO

SOLDADURAS EN GRAL.
aluminio fundición bronce

TRABAJOS
GARANTIDOS

34 N° 1689 (28 y 29)

CERRAJERIA
DIEGO

de Alberto Ambrosi.

TRABAJOS EN GENERAL
Venta de Repuestos
manijas todas las marcas

Av. 66 e/134 y 135
Los Hornos

TALLER INTEGRAL
el indio

chapa pintura tapizados
AUTOS Y CAMIONES

SEGUROS
TARJETAS DE CREDITO

144 - 66 y 67
Tel. 520765

REPARACION
TAPAS DE CILINDRO



en General

JUAN M. LICCIARDELLO

132 e/531 y 32

GOMERIA
DIAG.
74
ESQ3

Las 24 hs los 365 días !!

TALLER MECANICO

de Graciano Barboni

MOTORES
NAFTA Y DIESEL
reparación
de tapas de cilindro

32 N° 1870

MECANICA
FIAT

DALL ARGINE

mecánica general
afinación balanceo
alineación suspensión.

Dg. 73 N° 244
(117 y 118) Tel. 46667

ESTACION
DE SERVICIO
autorizada



NAFTA PUMA

DICLEMENTE
Y BORYA

Av. 66 y 143 Los Hornos

taller diagonal

DE CHAPA-PINTURA

TRABAJOS POR SEGURO
GARANTIDOS

dg. 74 y 531
tel. 246679

escapes
Mario

de Mario Palané

COLOCACION Y VENTA
Equipos originales y
deportivos

MULTICOMPRAS

66 N° 2038

YPF
LUBRICENTROS
LA GUMBRE

grasas filtros aditivos
TODAS LAS MARCAS
aceites YPF y SHELL

32 entre 131 y 132

LA ESQUINA
DE LA CAJA
DE CAMBIO

de J. Cocherari
y D. Saulino

Engranajes Armado
Stock permanente

AUTOMOTORES Y CAMIONES

63 esq. 18

TALLER

DE CHAPA PINTURA
Y TAPIZADO

M. PEREZ Hno.

120 e/74 y 75
N° 2067 Tel. 523991

TALLER INTEGRAL
VISA

CITROEN IMPORTADOS Y NACIONALES
Mecánica Chapa Pintura Electricidad
REPUESTOS LEGITIMOS
TRABAJOS GARANTIDOS

Dg. 74 N° 86 (531 y 121) Turnos tel. 244476

ALINEACION
OMAR

alineación óptica
balanceo electrónico
Iren delantero
frenos - suspensión

24 N° 336 (38 y 39)
Tel. 242629

TALLER DE
PINTURA Y
ELECTRICIDAD
DEL AUTOMOVIL

de
Salvador Romano e hijo

Av. 66 N° 2977 esq. 155
Los Hornos

TALLER
la curva

CHAPA PINTURA
MECANICA INTEGRAL
ELECTRICIDAD

120 y 522

SAN BENJAMIN

LUBRICANTES
FILTROS
ADITIVOS
GRASAS
ACEITES

66 y 142 Los Hornos

mecanica
FER-DA-NI



34 N° 1393 (casi 23)

PETRUZZI
Hnos.

Francisco y Juan Petruzzi
TALLER INTEGRAL
DEL AUTOMOTOR

chapa y pintura
particular y por seguros

3 N° 1342/44 e/510 y 519
TEL. 842159 RINGUELET

BULONERIA
28

RENATO ROSSETI

Tuercas Bulones
Arandelas Esparragos
Tornillos Parker
Bulones para ruedas

28 N° 1741 e/67 y 68

TALLER
AUTO-RUTA

CHAPA Y PINTURA
de H. J. Milone

TRABAJOS
GARANTIDOS

35 N° 1369

LA CRÓNICA Y LOS PRIMEROS RESULTADOS DE OTRA EXCURSION VALIOSA

**F.2, HOY Y
MANANA**

UN VIAJE MUY AMBICIOSO

Reinaldo Cozzani viajó en la semana pasada a Europa por dos importantes razones que tienen que ver con el futuro deportivo internacional de la Argentina. Primero a Palermo, en Sicilia, para el Congreso de la F.I.M. donde se confirmarán las fechas de los Campeonatos Mundiales de Velocidad y de Motocross para nuestro país el año próximo.

La segunda etapa del mismo tendrá como lugar de residencia la ciudad de Bolonia, y como base de operaciones el circuito de Imola, donde Cozzani verá el día 26 la carrera del Campeonato Europeo de Fórmula 3, en la que participan varios de los primeros de cada torneo nacional europeo. Ese fin de semana, el "manager" de la Fórmula 2 Codasur se entrevistará con el señor Daniel Pastel a los efectos de conversar acerca de las alternativas de realización del torneo mundial de la especialidad, al cual se refiere Gustavo Sommi en esta página, a instancias de Víctor Rosso. La idea del promotor es concretarla para 1988.

Los días posteriores a la carrera de Buenos Aires, fueron prolíficos en viajes a Europa realizados por pilotos y preparadores de la Fórmula Dos Sudamericana. El mismo domingo de la competencia partieron hacia el viejo continente, Oreste Berta y Guillermo Maldonado. Poco menos de una semana después, los viajeros fueron Guillermo Kissling, Osvaldo Antelo y Gustavo Sommi, todos con idénticos periplos europeos, fundamentalmente por Italia y Alemania, y más precisamente por las ciudades de Novara, Milán, Stuttgart y Nüremberg. El

objetivo básico fue observar con detenimiento los procesos de armado de motores en lo de Spiess y en Novamotor, y obtener información sobre curvas de potencia, gamas útiles de los mismos, relaciones de compresión, etc. En el caso de Maldonado y Berta, a quienes también acompañó el ingeniero Eduardo Feijóo de Volkswagen Argentina, tuvieron una larga charla con Gianni Pedrazzani, quien les informó con amplitud sobre la interpretación de algunos aspectos técnicos reglamentarios, y también sobre la inyección mecánica que utilizan los

preparadores novareses en los impulsores Alfa Romeo. Pero, no tuvieron acceso a la planta de montaje de los motores, ocurriendo lo mismo —a posteriori— con "Willy", Osvaldo y Gustavo. En el caso de estos últimos, también estuvieron en la sede del equipo Euroracing, haciendo averiguaciones en lo referente a relaciones de caja y, fundamentalmente, al piñón y la corona que utilizan los Fórmula Tres europeos, con miras a lo que se utilizará en nuestro país el próximo año, y a las preparaciones que al respecto están haciendo los realizadores de cajas nacionales —Meriggi y T.C.M.—. Este ítem tampoco escapó al criterio de Berta y Maldonado, quienes también investigaron el tema pero en Alemania, en el taller de Schübel, el del equipo de Víctor Rosso.

Contrariamente a lo que ocurriera con Pedrazzani, cuando los argentinos estuvieron en el taller de Stegfried Spiess, en Stuttgart, el preparador alemán les mostró absolutamente todo el desarrollo del motor Volkswagen, en su proceso de elaboración de elementos, armado, pruebas en dinamómetro, regulación de la inyección electrónica e incluso llegaron a trabajar con los analizadores de gases en el banco. Esta inyección está realizada íntegramente por el preparador teutón, utilizando sólo algunos elementos de serie de Bosch y Mercedes Benz.

Posteriormente, Berta, Feijóo y Maldonado fueron a Nüremberg, al taller de Schübel, y allí se pusieron los "overoles" y desarmaron por completo un motor, ellos mismos, tomaron medidas de todos los elementos que se utilizarán en los motores de preparación argentina y, también vieron los componentes de un equipo de inyección "en bruto", como para ser traídos y mecanizados en el país.

Otra referencia importante fue la que les dio uno de los mecánicos argentinos de Víctor, quien les mostró cómo se realiza el montaje de las conexiones de la inyección, sobre el mismo crulo de carrera.

La conclusión de ambos grupos después de este viaje, es la siguiente: tanto los usuarios de Volkswagen como los de Renault, están dispuestos a hacer sus motores en la Argentina. Maldonado, junto con De Guidi, están preparando un motor Dodge (actualmente de VW1500), cuya parte supe-

rior hace "Yoyo" y la inferior Miguel, como para realizar una primera prueba con la inyección, donde se encargará de mecanizar, armar y preparar el múltiple de admisión, el "super campeón". Este motor estará listo antes de fin de año, y es muy probable que con él se hagan las pruebas de las cajas de velocidades de Meriggi. Por otro lado, tanto Berta como el de Nueve de Julio encararán el desarrollo de los motores Gacel, el que además tienen ya, en parte, adelantado, porque quedan muchos elementos de los que ya se utilizaban, como ser tapas de válvulas y cárter, adaptador de bomba de aceite, sistema de distribución, correas; todo eso sirve de los Gacel que ya están funcionando. Los elementos especiales, como ser bielas, pistones, aros, botadores, válvulas, etc., son los que hay que producir, de acuerdo con las medidas que se trajeron. Es decir que se volcará en esto toda la experiencia recogida en Europa en este viaje y en el anterior. Maldonado estimó para CORSA que el Gacel podría estar funcionando en dinamómetro antes de fines de temporada. "Ya que no puedo descartar el trabajo que debemos seguir haciendo sobre lo actual, para tratar de asegurar el campeonato de este año en la Fórmula Dos. Es decir que tenemos la mira puesta en el futuro pero no por ello descuidamos la actualidad. Vamos a ir haciendo todo junto, sin dejar de prestar atención a nada". Por su parte, Berta también encarará en su taller de Alta Gracia la preparación de otra planta impulsora similar, sin que ello signifique que no haya una comunicación fluida entre ellos, e incluso que se lleguen a realizar elementos comunes.

En lo que respecta a las "hueses" de Renault, si bien se espera una decisión que en los próximos días habrán de tomar la Asociación de Consecionarios y la fábrica en forma conjunta, en relación con la forma de encarar el futuro, se sabe desde ya que habrá dos desarrollos de motores que harán Antelo y Berta, por separado, que la inyección a utilizar será la electrónica que produce Spiess y que será importada oportunamente para toda la categoría, y que en los trabajos de "afinación" de la misma y en la búsqueda del rendimiento óptimo del sistema, trabajará Kissling.

F.2 DIXIT

Guillermo Maldonado: "Es casi un hecho que en 1987 seguimos en equipo con Josué Melo Pimenta. Ya hemos hablado del tema y le diría que existen sólo detalles a definir.

"La demora en terminar el motor VW1500 para el nuevo reglamento, puede estar dada por el trabajo que tenemos que hacer en el block para cambiar el volteo del cigüeñal, y la fabricación de éste. Después, todo irá rápido ya que las bielas a utilizar serán las mismas del Gacel.

"Para la carrera de Cascavel, estoy trabajando en la elaboración de dos nuevas tapas de cilindros, que han 'flujado' muy bien aunque todavía no las hemos probado en los motores colocados en el banco.

"Las charlas con Furian están muy adelantadas para que pase el año que viene a la Fórmula Dos. El camino es el correcto para el chico. La idea es que tenga un auto igual al mío, hecho en nuestro taller en 9 de Julio, pero en el que va a trabajar Saúl Lul, con su equipo de gente, con nuestro asesoramiento y con los mismos elementos que hagamos para mi auto y el de Pimenta."

Guillermo Kissling: "Para esta semana próxima tendremos una evaluación concreta del po-

tencial del motor de nuevo desarrollo, que no es otra cosa que una pasada en limpio de todos los trabajos que hicimos en los últimos tres años. La tendencia con la que trabajamos, es mantener la misma potencia en baja que hemos logrado este año, y recuperar aquella velocidad final que caracterizaba a nuestros motores en el inicio de la experiencia de Fórmula Dos."

Oreste Berta: "Es muy probable que para las carreras de Pinamar y Mar del Plata, vengan a la Argentina el constructor de los chasis Reynard (Adrián), junto con el peruano "Neto" Jochamowitz, que está cumpliendo para él. La intención del piloto es correr esas dos carreras finales, para lo cual habría que conseguirle una buena butaca".

Osvaldo Antelo: "Voy a hacer el desarrollo de dos motores diferentes, uno de carrera normal y otro de carrera larga. En principio los haré con cigüeñales fundidos, hasta definir cuál es el mejor de los proyectos. Los pistones serán forjados, y un juego ya lo tengo en mi poder. Calculo que el de carrera normal lo puedo tener en el banco en aproximadamente un mes. El otro demorará un poco más porque Sáenz me tiene que hacer las bielas y debo hacer fabricar los pistones. En cuanto a la inyección, pro-

baré las dos: la mecánica, de guillotina, como la que utiliza Pedrazzani, y la electrónica de Spiess; pero seguramente terminaremos utilizando la última. El otro motor estará para antes de fin de año.

"Por otra parte, no sería nada extraño que los brasileños tengan el próximo año —por lo menos algunos de ellos— chasis Reynard, ya que el constructor inglés haría un arreglo con Joel Quiroz, un fabricante de chasis de Brasil, para que éste haga los Fórmula Tres británicos en su país."

Gustavo Sommi: "Rosso nos habló en Alemania, de un proyecto que es realmente interesante. Habría hablado con Barry Bland, el 'manager' inglés, para interesarlo en el proyecto de un mini-Campeonato Mundial de Fórmula Tres. Actualmente el europeo se define en una sola carrera adonde van casi todos los primeros de los distintos torneos nacionales, pero nadie está de acuerdo con que se haga en una sola competencia... La idea de Víctor sería hacer cinco carreras, por ejemplo tres en Europa —en distintos países—, una en Macao —que es en Asia— y otra en Sudamérica, que podría ser en Argentina o Brasil. De las mismas participarían los tres primeros de cada torneo nacional europeo, y continental en el caso de Asia y Sudamérica".

ESCAPES SILENCIOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

Bartolomé Mitre 2033. Ruta 7 Km. 36,600 Moreno
0228-21543 0228-20358

DISTRIBUIDORES

ZONA NOROESTE Y CUYO
HECTOR ANGELINI:
Sarmiento 451 - CARRERAS - SANTA FE
TEL: 0465-90119

ZONA LITORAL
JOSE MARIA ANGELINI:
Mendoza 363 VENADO TUERTO (STA. FE)
TEL: 0462-25960

ZONA SUR:
DISTRIBUIDORA SUR:
Chile 250 - BAHIA BLANCA
TEL 091-28191/44588/24733

ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS
MOTORESCAP
V.GDOR.GALVEZ (STA. FE)
TEL: 041-921483

ZONA PCIA. NEUQUEN
GIROTTI e HIJOS
NEUQUEN (Cod. 8300). TEL 0943-23518

ZONA MENDOZA
LA CASA DEL DODGE 1500:
Brasil 165 GODOY CRUZ - MENDOZA
TEL. 24-6814

ZONA CORDOBA
TURBO-SILEN:
Vicente López y Planes 2442 - Barrio S. Vicente
CORDOBA - TEL. 55-7382

DISTRIBUIDORA "SUD"

TODOS

REPUESTOS Y ACCESORIOS

A-3 S.M. * LAMPARAS * VIMOR * NIC * CABLES TAIYOT * ESPEJOS W.G.
* PLASTILLIT * R.T.M. * AUTOKLINER * CINTURONES: B.R.D. *
ANTENAS ELEMAR * APOYA CABEZA TOTAUTOS *
PORTAEQUIPAJE G.P.A. * MATAFUEGOS * IPE * ESPEJOS

LA RIOJA 2455 - (1824) LANUS OESTE - TEL. 247-6431

TODO PARA LA
ELECTRICIDAD
Y ENCENDIDO
DEL AUTOMOTOR

VENTAS POR MAYOR

CASA ISIDRO

GALICIA 102
Esq. Warnes 600 - (1414)
Capital - Tel. 855-4464

☆☆ **ARENEROS** ☆☆☆

ARMADOS Y SEMIARMADOS
ENVIOS AL INTERIOR
ENTREGA INMEDIATA

☆☆☆☆☆
CARRUE 899. CAP TEL. 642-6478

24RS AMORTIGUACION 1143

HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS **COMPETICION**

TURISMO - DATSUN - TC. 2000 - RALLY - F2 CODASUR - PISTA FRA

Envios al interior

Fabrica Administracion,

VENTAS:
UNICA DIRECCION:
MILLER 3464.
542-1533 CAP. (1431)
TEL. 543-9489

PROVA

- ☆ Cascos
- ☆ Butacas
- ☆ Guzos
- BOTAS
- Antiflama
- Visores

Dist. Asoc. Fotos. Clubes e instituciones
Fabrica y distribuye

PROVA

ATHOMAS 250 (1427) - CAPITAL
TEL. 553-4071

CONCORDE S.R.L. (EF)

- TORNILLOS PARA METAL EN TODO TIPO DE CAGEZA HIERRO Y BRONCE
- TORNILLOS TIPO PARKER ZINCADO Y NIQUELADO
- TORNILLOS MILIMETRICOS
- MEDIDAS ESPECIALES
- BULONES DE RUEDAS
- TUERCAS DEPORTIVAS Y ANTIRROBO

Envios al interior

Pte. LAPLACE 3249/51 (1417) CAP.
587-8561 (Alt. A Jonte 3300 y Cuenca)

● **BUZOS ANTIFLAMA** ●

APOYABRAZOS ☆ VOLANTES

☆ TABLEROS ☆

● **ACCESORIOS AUTOPISTA** ●

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

EN UNA OPERACION

3 RESULTADOS:

- * LAVA
- * LUSTRA
- * Y PLASTIFICA

UNICO CON SILICONAS
NO ES ABRASIVO
PROTEGE LA PINTURA
NO SE ENJUAGA

SOLICITELO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

● SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

RECIENTE LLEGADAS DE JAPON: LINEA DE MINIBUSES FRONTALES PARA 12 PERSONAS EQUIPO COMPLETO.

CONSULTENOS!! ENVIOS AL INTERIOR
BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950

ATENTI-MECANICOS

HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA MECANICOS
HERRAMIENTAS EN GENERAL HERRAMIENTAS ELECTRICAS
TALLERISTAS Y MECANICOS. SOLICITAR CATALOGOS

OFERTAS NUEVOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 1a SELECCION

SANY S.R.L.
TEL. 855-8710/3601. AV. PARRAL 2195. CAP.
(Honora Pueyrredón 2195 esq. Fitz Roy) ENVIOS AL INTERIOR Terceros de crédito

FABRICA DE PLASTICO REFORZADO ● CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO PARA JEEP ● FABRICACION Y REPARACION DE TROMPAS Y BUTACAS PARA TC, TC 2000, CAP y otras

● DEFLECTORES DE AIRE PARA TODAS LAS MARCAS (SPOILER)

HAR plast

● TRABAJOS ESPECIALES ●

FABRICACION Y VENTA DE KAYAK ☆ BOTES ☆ CANOAS

VILLEGAS 5415 CASEROS (C.P. 1678) TEL. 750-7080

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

techo hidraulica DIAG. 76 N° 1585
(Ex J.M. Campos). SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

CRISTEM

SU MARCA EN PARABRISAS

H.B. Producciones. Avda. Corrientes 3782, 4º B. Tel. 86-7734

El próximo fin de semana GRAN PREMIO DE AUSTRALIA LA HORA DE LA VERDAD

Llega el momento de la definición para el Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Y para los argentinos será en la madrugada del próximo domingo, cuando en la lejana Australia se ponga en marcha, sobre el callejero circuito de Adelaide, la última fecha del certamen. Nigel Mansell aparece como el gran candidato, aunque también Alain Prost y Nelson Piquet tienen sus esperanzas. Como es habitual, viernes y sábado habrá entrenamientos (de 10 a 11,30 hora local) y clasificaciones (de 13 a 14), como prolegómenos de la carrera que con televisión para el país, de Canal 9, se largará a las 0,30 del domingo sobre 82 vueltas al trazado de 3.778 metros. He aquí los antecedentes propios de esta carrera y la situación en que los tres candidatos al título llegan al esperado momento de la definición.

ENTRE CHARROS Y CANGUROS

En México, un fin de semana que pudo haber sido de festejo terminó siendo bastante traumático para Nigel Mansell. Se inició el viernes antes de la carrera cuando se excedió en "tacos", "burritos" y otros picantes aines, para amanecer a la jornada final de clasificación con un malestar estomacal tan fuerte que, tras realizar el tiempo que lo permitiría luego largar en la tercera posición de la grilla, saltó de su Williams, atropellado a uno de los mecánicos de Honda y rápidamente se dirigió al apartamento que en el paddock estaba reservado a su equipo. Allí permaneció, maldiciendo a Moctezuma, de antillama a media asta, por el resto de la tanda.

Dos horas más tarde, un poco más repuesto aunque también más pálido que de costumbre, Nigel guió el helicóptero de la Armada Mexicana que, puesto a disposición de pilotos y jefes de equipo (y un colado), nos llevaría hasta el propio hotel Aristo, en el centro de la famosa Zona Rosa y sobre la misma Avenida de la Reforma. Al principio no hubo drama pero cuando entramos a bailar con el viento, entre los edificios y buscando cómo embocarle a la azotea del hotel, nos pescó -sin picantes de por medio- la misma pena que a Mansell un rato antes.

El domingo las cosas fueron mucho peor para el británico. De extraño cenó truncado, caminando rápidamente y sin siquiera saludar a sus colegas, le vimos por los boxes rumbo a las pruebas de tanques llenos. Con un beso a Rosanne, su esposa, cerró el trámite previo para luego marcar el sexto tiempo. Al terminar, y en las tres horas y media que mediaron hasta la largada, sólo le vimos fuera de su habitación una vez, cumpliendo con la reunión obligatoria de pilotos. Luego, desechó con un gesto de hartazgo un reportaje para la Cadena Invisión de México (que dispuso de seis cámaras para la transmisión de la prueba) y volvió a su "bunker". De allí saldría para arruinar en el mismo comienzo un probable final feliz, que por anticipado podría haberle reportado el título que él y los británicos, a diez años del de James Hunt, tanto desean.

Nadie podía creer cuando tras el semáforo en verde, el Williams seguía parado. Del otro lado del muro, sus propios mecánicos nada entendían y se nos ocurrió recordar en un instante tantos violentos accidentes (el de Patelli en Montreal, por ejemplo) con un desenlace tan similar. Mansell diría luego que no podía colocar primera (?), agravándose la situación "cuando entro al cambio", y se quedó arando en el mismo lugar. Las suñidas cubiertas le remarcaron pocas vueltas más tarde aquel momento, al determinarle la primera parada en boxes y un recambio más que anticipado, el inicial de los tres que



Prost y Mansell corriendo en México. ¿y hablando de Piquet?

CLAVES PARA LA DEFINICION

Resulta imposible prever quién será el Campeón Mundial 1986 de la F1, el domingo, después del G.P. de Australia. Es que existen demasiados factores a ser considerados... Las cifras y las posiciones indican una ligera ventaja para Nigel Mansell, pero puede ocurrir cualquier cosa en una carrera que comporta presiones psíquicas enormes sobre los protagonistas.

Cabe recordar que este tipo de definición reconoce antecedentes en 1964 (Surtees consagrado en México sobre G. Hill y Clark) y 1983 (Piquet en Sudáfrica, sobre Prost y Arnoux).

La cuestión es que a Adelaide, un circuito difícil, el torcido de candidatos llega reunido tras una temporada con altibajos para cada uno, con infortunios, errores, atentos y golpes de suerte para todos ellos.

Razonándolo técnicamente, el mejor dotado de máquina y cualidades personales parece Nelson Piquet, (que además ya obtuvo sus dos títulos en la última carrera), pero debe ganar a toda costa, lo mismo que Alain Prost.

Franco Lini

necesitará el británico.

Luego, en el hotel y mientras Franco Lini comenzaba eso que tanto le gusta (planificar un viaje a Australia...), era consenso entre los periodistas cuanto había tallado Mansell en un momento tan especial. Todos le habían visto excesivamente tenso en lo previo, dando como consecuencia lo que ocurrió en esa largada cuya versión original sólo tiene Nigel en su conciencia.

Tras la carrera, mientras salía del hotel con un gigantesco sombrero mexicano, ya rumbo al Aeropuerto, alguien le destiló: "Qué lindo recuer-

do, ¿eh?". El británico respondió tajante: "Parece lo único bueno que me llevo de México...".

PIQUET, EL HUMORISTA

Muy distinto fue el semblante que durante todo el fin de semana mostró Nelson Piquet. Extrañamente bien dispuesto para con la prensa, paciente incluso, se paseó siempre con Silvia, su compañera holandesa con quien ha retornado mientras el diario italiano "Il Messaggero" (de acuerdo a lo escuchado en el circuito) les asigna un hijo de reciente alumbramiento...

"Nelsinho" por esta vez se dio el gusto de molestar a la prensa, en concreto a un mexicano que le tomaba declaraciones: "Para el año siguiente no deseo seguir con Williams y le adelanto que las gestiones están muy adelantadas para que firme con Osella". Los evidentemente limitados conocimientos del "periodista", hicieron de la noticia una primicia que evidentemente quedó, como tal, estampada en un diario que a su vez estampó en el ridículo al escriba.

Tras la carrera, Piquet lucía conforjado. Por los regalos recibidos faltando tan poco (abandonos de Johansson y Patrese), que le permitieron cosechar tres puntitos, y por continuar adicteando a su "compañero de equipo", hasta el final de una guerra que llega incluso a batallas dialécticas. "Si Mansell es un buen piloto, pero no tiene cabeza...". Lindo ambiente para dos que, ya saben, están "casados" por un año más, por lo menos.

PROST, EL INMUTABLE

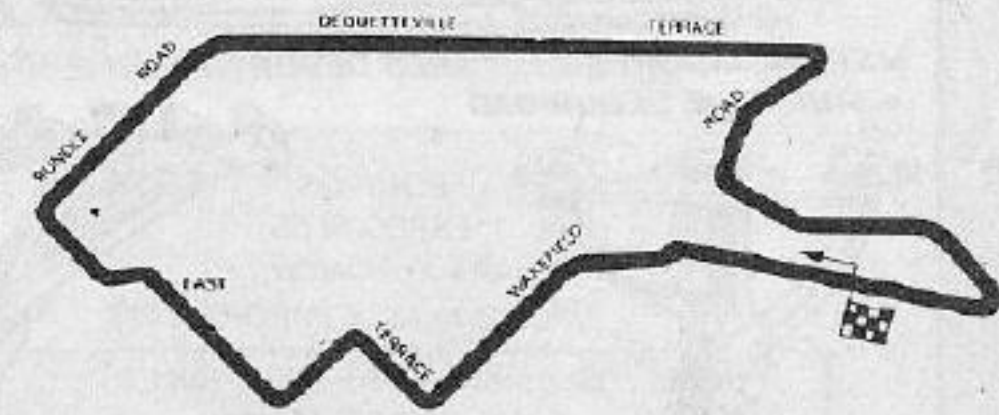
De los tres en cuestión, fue el que menos dio para comentar, pareciendo siempre distanciado. Salíó y entró, conversó con todo el mundo (muy interesadamente con Gerard Ducarouge), tomó sol y fue, sin duda, el más conforme con el resultado: "Más no podía hacer. Al no recambiar por segunda vez mis neumáticos, como hubiera debido, arriesgué mucho más de lo deseado, pero era importante mantenerme segundo".

Y evidentemente, lo fue. Ya no es más "cola de rolán", y mientras la "cabeza de león" -muy británico él- se vuelve para mirar a quienes lo persiguen, allí está el francés, con su título a cuestas y peleando.

La definición, que llegará en la trasnoche del sábado 26, indica un claro favoritismo para Mansell. Veremos -en directo- qué tal le suenan las antipodas. A descorché o a fracaso.

Texto y fotos: Mario Uberti
(Motor News,
Enviado especial a México)

Length: 3.778 km
2.348 miles



LAS PROBABILIDADES

Nigel Mansell, Alain Prost y Nelson Piquet llegan a esta última carrera del año, con esperanzas diversas de alcanzar el título mundial.

Viene bien, entonces, repasar las posibilidades de cada uno de ellos, enlazadas con las distintas alternativas que pueden darse con el resultado de la carrera. Del análisis surge prioritariamente Mansell como el gran favorito para lle-

varse la corona. ¿Por qué?

Muy simple. Y la razón la encontramos viendo cuál es la opción de sus rivales. Prost y Piquet. Esta opción para que el francés o el brasileño accedan al título desbancando a Mansell, es la victoria, a la que deberán agregar el hecho de que el británico no ocupe la posición de escoba. Así, ejemplificando, podemos decir que si gana Prost y es segundo

cualquier otro piloto que no sea Mansell, será nuevamente el galo el dueño de la corona.

Si el que consigue la victoria es Piquet, y su inmediato seguidor, algún otro que no sea su coequipier, será el carloca el que conquiste su tercer título.

Cualquier otro resultado consagrará automáticamente a Mansell como el nuevo titular de la Fórmula Uno.

ASI ESTAN LOS CAMPEONATOS

PILOTOS

1º	Nigel Mansell	70 puntos (72)
2º	Alain Prost	64 puntos (65)
3º	Nelson Piquet	63 puntos
4º	Ayrton Senna	55 puntos
5º	Keiko Rosberg	22 puntos
6º	Stellan Johansson	19 puntos
7º	Gerhard Berger	17 puntos
8º	René Arnoux	14 puntos
	Michele Alboreto	14 puntos
	Jacques Laffite	14 puntos
11º	Martin Brundle	6 puntos
12º	Alan Jones	4 puntos
13º	Teo Fabi	2 puntos
	Ricardo Patrese	2 puntos
	Johnny Dumalois	2 puntos
	Patrick Tambay	2 puntos
17º	Philippe Streiff	1 punto
	Christian Danner	1 punto
	Philippe Alliot	1 punto

Nota: Entre paréntesis figuran los totales sin el del año en curso.

COPA DE CONSTRUCTORES

1º	Williams	135 puntos
2º	McLaren	87 puntos
3º	Lotus	67 puntos
4º	Ferrari	33 puntos
5º	Ligier	29 puntos
6º	Benetton	19 puntos
7º	Tyrrell	6 puntos
8º	Force	6 puntos
9º	Brabham	2 puntos
10º	Arrows	1 punto

LOS RECORDS VIGENTES

Pole position: Ayrton Senna (Lotus 97 T-Renault) con un tiempo de 1m19s843/1000, a un promedio de 170.344 km/h.

Mejor vuelta en carrera: Keiko Rosberg (Williams FW010B-Honda) con una marca de 1m23s756/1000 a un promedio de 162.382 km/h.

Distancia total de carrera: Keiko Rosberg (Williams FW010B-Honda) con un tiempo de 2h00m40s473/1000, a un promedio de 154.032 km/h para las 82 vueltas.

ASI TERMINARON EL AÑO PASADO

1º) Keiko Rosberg, Williams-Honda, 82 vueltas; 2º) Jacques Laffite, Ligier-Renault, 82 vueltas; 3º) Philippe Streiff, Ligier-Renault, 82; 4º) Ivan Capelli, Tyrrell-Renault, 81; 5º) Stellan Johansson, Ferrari, 81; 6º) Gerhard Berger, Arrows-BMW, 81; 7º) Huub Rothengatter, Osella-Alfa Romeo, 78; 8º) Pierluigi Martini, Minardi-M. Moderni, 78.

• CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP • CITROEN
• RENAULT • CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS
• CHASIS PARA TODO TERRENO

WORLD CAR S.A.
Avda. MITRE 1130/38
(cp. 1602) FLORIDA
TEL 760-8995

★ **LANCIA FIAT 132** ★

KARS.A.

REPUESTOS Y ACCESORIOS
LEGITIMOS e IMPORTADOS

JUAN B. JUSTO 3402 • Capital • Tel.: 59-2006

Bulonería Martínez

H. YRIGOYEN 1701 • Asunción 798-4799 MARTINEZ 1640

Ramón Solar e Hijos

• VENTA DE REPUESTOS • RECAMBIO DE CÁMÉRAS CORONAS Y PIERRE
• ENROLLAJES EN GENERAL REPUESTOS PARA CAMIONES

DEL BARCO CENTENERA 1884/1919. TEL. 92-7781

COLA DE PATO

ESPECIAL COUPE FUEGO
CASA
ZAGAGLIA S.A.

★ R. 18 ★ 505 ★ 128 ★
★ R. 11 ★ 504 ★ GACEL ★

F. D'OLIVEIRA 4683, CASEROS. 654-5408 J.B. JUSTO 3350, CAP

ruedas argentinos

S.A.C.I.F.I.A.

COMPETICION T.C.2000
F. RENAULT ARGENTINA • F.2 LIMITADA NACIONAL • TURISMO CLASE 2, 3 y 4 • F.2 CODASUR • C.A/P. Y DEMAS CATEGORIAS ZONALES
PRECIOS PROMOCIONALES A PILOTOS

LINEA COMPLETA DE RUEDAS DE ALEACION LIVIANA PARA AUTOMOVILES Y PICK-UP - NACIONALES E IMPORTADAS
FABRICA Y VENTA:)
JOSE INGENIEROS 4351 (1805) MUNRO. ★ 762-3184 y 2847

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

1/32 1/24 1/28 1/12

automundo

• SCALEXTRIC • BACHI
• SEBRING • LEONE

POR MAYOR UNICAMENTE
MARTES A VIERNES:
10,30 a 17,30 hs.

CHIVILCOY 1049. DTO. 1 (1407). TEL. 69-8096. BS. AS.

VHT

UN NUEVO PRODUCTO
PARA ENBELEGER Y PROTEGER
SU MULTIPLE DE ESCAPE
DISEÑADO Y PRUBADO
POR LA INDUSTRIA
ESPACIAL

LA PINTURA
DE LA ERA
ESPACIAL

ALBERTO CRESPO
COMPETICION
ACASSUSO 1393 - 1525. OLIVOS.
(1838). Bx. As. Tel.: 795-8864; 791-4121.
TELEX (G.P. 9900/01) AR

BUTACAS VEIGA

TORINO ZX ★69
RECAMBIO FIAT 600
c/CABEZAL ★65

Y MUCHAS MAS TOMAMOS USADAS
GABIA 4058. CRUZADELA (De 8a 19 hs.

ANEXO NORTE
ALARMAS ITALIANAS "CORRA"

• RADIO COMANDO ANTI-ASALTO •
ANTI-ROBO • PROTEGE VIDRIOS
TRANSMISORES PERSONALES V.H.F.
SIN USO DE MANOS TIPO WALK-MAN
800 mts. ALCANCE ★350 el par
LOCAL 20. BAJO OBELISCO
PASAJE OBELISCO NORTE

BUZOS JS
ANTIFLAMA

VAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE
AUTOMOVILISTICO, NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA
CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS,
PERFECTAMENTE DISEÑADOS
Y CONFECCIONADOS QUE LLEMAN PLENAMENTE
LAS EXIGENCIAS DEL TURFCA

YA CONFECCIONAMOS
CON TELA ANTIFLAMA
HOMER II USA

KARTING WIDGET:
BUZOS PARA CHICOS
Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE,
VISITENDOL
COMPARANDO
CALIDAD Y PRECIO

NECESITO DISTRIBUIDOR
EN ROSARIO Y SANTA FE.
REMITINDOS AL INTERIOR.

BRANDSEN 1123.
TEL. 744-2583
Frente a Estación
SAN FERNANDO (1646).

ARENERO

JAULA TUBULAR 8 2"
9/ MECANICA - GORDINI - R4 - R6
R12 - F 600 - DKW Y VW
797-9473
ZUFRIATEGUI 2055 750 BELTRAN FLORIDA

MALACATES ELECTRICOS

12 VOLTS - PARA APLICAR
EN FORD • CHEVROLET
TOYOTA • JEEP • RANGER

EL PETRO

TIRA COMO UNA TROPILLA

IMPRESINDIBLE PARA
BARRO Y NIEVE

ALTA CALIDAD Y GARANTIA

Distribuidor
en VENADO TUERTO:
Ruta 8 y Colón (cód. 2600)
(STA. FE) Tel. 0462-22694

FABRICA Y DISTRIBUYE:
ALPA DIESEL
AV. DORREGO 242.
TEL. 654-9905; 655-4878

★★ **DEFENSAS INTEGRALES** ★★

CYCLE WORLD

PARA
AUTOMOVILES
Y PICK-UPS
★★★★★

Precios especiales a revendedores. Envios al interior.
AV. DEL LIBERTADOR 6822 - (C.P. 1429) BS. AS. - TEL. 784-4808

LLEGÓ

Zachk CAR

COLOCA RUEDAS

LA PINCHADURA DE UN NEUMATICO RESULTA SIEMPRE MUY IRRITANTE PARA TODO AUTOMOVILISTA Y DE ELLA NADIE ESTA A SALVO.

★
COMO PROBLEMA ES DE SENCILLA SOLUCION, PERO HAY QUE TENER FUERZA, BUENA PUNTERIA Y ESTAR DISPUESTO A EMSUCIARSE, YAUN ASI MUCHAS VECES ES TAREA BASTANTE MOLESTA, HASTA PARA LOS MAS AVEZADOS.

★
FACILMENTE SIN ENSUCIARSE, SIN ESFUERZO EN SEGUNDOS, ESTARA INSTALADA EN CORRECTA POSICION DE AJUSTE SU RUEDA DE AUXILIO.

★
ZACHK CAR ES DE BAJO COSTO, VIENE EN PRACTICA BOLSA CON CIERRE Y ADEMAS TRAE UN PAR DE GUANTES PLASTICOS.

★
NO OCUPA LUGAR TENGALO SIEMPRE A MANO.

PREVENIR
LOS INCONVENIENTES,
ES TENER UN VIAJE FELIZ

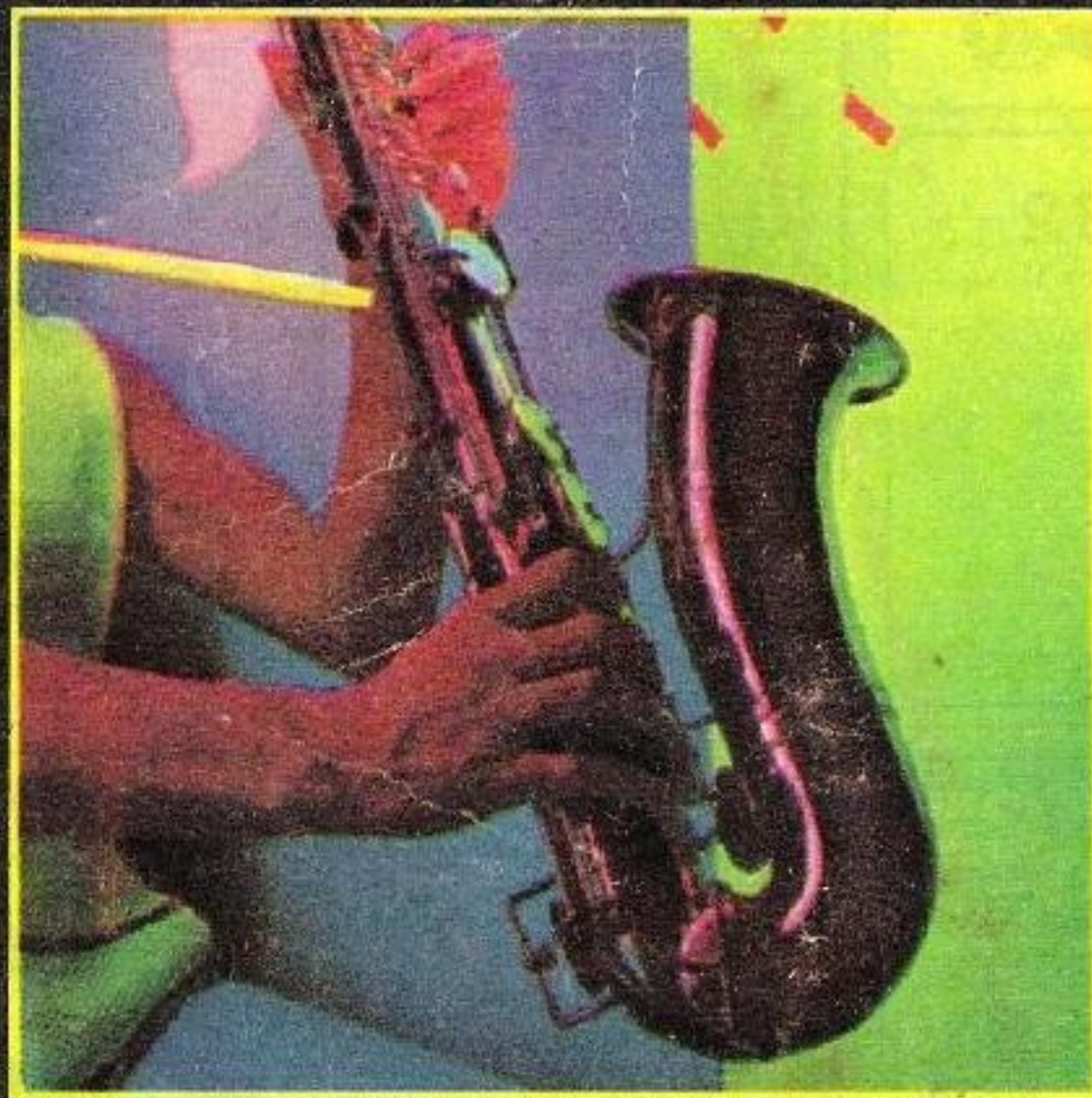
Para todas las marcas. En venta en todas las casas de accesorios,
Estaciones de servicios y gasolineras.

Se. COMERCIANTE PIDALA A SU DISTRIBUIDOR
o SOLICITE VENDEDOR
AL 749-4771; 659-6310

Para avisos: H.B. Producciones, Avda. Compañías 3382, 4º B. Tel. 86-7134

El Club de la Buena Música
presenta:

LA MUSICA DE TUS SUEÑOS



40 temas inolvidables por 40 grandes intérpretes

Iva Zanicchi, Dean Franconi, American Singers, Lafayette, Jean Palace, Benito di Paula, Rubén Rada, Grupo Tarancon, Cuarteto Imperial, Lalo Shiffrin, Sergio Denis, Gian Franco Pagliaro, Wilson Simonal, Javier Benegas, Paolo y Bazaar, Gino Baretta, Pierre Sellin, Hollywood Orchestra, Gregorio Barrios, Lyons Orchestra, Toquinho, Maysa, Fred Bongusto, Milva, Vinicius, Johnny Albino, Sergio Endrigo, Claudio Villa, Leo Marini, Romantic Sounds Orchestra, Benny Goodman, Ray Ventura Singers, Trío San Juan, Lucho Gatica, Ennio Morricone, Fernando Torres, Elis Regina, Jean Luc Platiny y Bobby Solo.

Viviré, Tema de amor del Dr. Zhivago, Sólo llamé para decirte que te amo, Extrañándote, Balada para Romy, María Baiana María, Las manzanas, Lo único que tengo, Pensando en ti, Tema de amor de La Piel, No sé si te amo o te amé, Siempre el mar, Baiana Boa, Terminado, Será perche ti amo, No llores por mí Argentina, Amor, Bolero, Toda una vida, Ultimo tango en París, Lo llamaban Manuel, Muchacha de Ipanema, A felicidade, Piove, Si tu no fueras tan bella como eres, Violín Gitano, Teresa, No pienses en mí, Para vivir un gran amor, Azabache, Piel canela, Yesterday, Bailemos, Las hojas muertas, Palabras de mujer, La mentira, Cuando calienta el sol, Un puñado de dólares, De suerte, Aeropuerto Kennedy, y Esta es mi canción.

★ OFERTA ★

La Música de tus sueños
En cuatro cassettes, que se entregan
en una práctica cassettera para su
mejor conservación

A 14,90

Esta es una oferta limitada, con vencimiento a los 45 días. Envíe el cupón hoy mismo o realice su pedido telefónicamente al 42-9061. También puede adquirir los cassettes de su agrado personalmente en Rodríguez Peña 1051, 1º piso, Capital Federal, de lunes a viernes, de 10 a 18 hs.

Complete y envíe hoy mismo este cupón a Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires. →

ASOCIESE GRATIS AL CLUB DE LA BUENA MÚSICA

Al realizar esta compra, usted se asocia sin cuota de ingreso, ni compromisos futuros de compra o cuotas mensuales al Club de la Buena Música. Lo cual le posibilitará recibir periódicamente en su hogar informaciones sobre música, ofertas exclusivas pensadas especialmente para los socios y muchas otras ventajas que conocerá próximamente. Con su pedido, recibirá el carnet que lo acredita como socio.

VIAJE GRATIS A BARILOCHE!

Todos los socios del Club de la Buena Música participan de un sorteo a realizarse el 31.10.86, cuyo premio es un viaje a Bariloche, durante noviembre, para 2 personas, con viaje y estadía pagos por 1 semana.

Operador turístico: LLOYD TUR, Arenales 1123 - 5to. piso, Capital.

Usted puede participar del sorteo, sin obligación de compra, enviando el cupón adjunto con sus datos y la palabra "sorteo" cruzado en el mismo.

Sres. El Club de la Buena Música
Casilla de Correo 257 - Correo Central (1000) Buenos Aires

SI

Envíeme una colección LA MUSICA DE TUS SUEÑOS a:

Sr.

Sra.

Srta.

Dirección _____

Ciudad _____

Prov. _____

Cód. Postal _____

Tel. _____

Deseo abonar los gastos de envío, para lo cual adjunto giro postal por la suma de \$ 14,90.

Abonaré contra reembolso al recibir mi pedido, la suma de \$ 14,90, más \$ 2,90 por gastos de envío.